Nr 15 (126)

KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ • WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

Warszawa, 1 — 15 sierpnia 1954 r.

HISTORYCZNE DNI POLSKIEGO NARODU

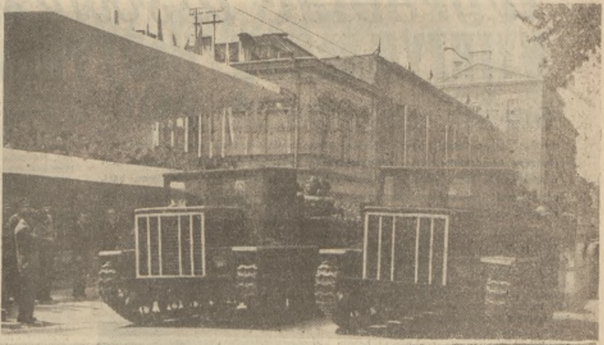
Żołnierze i podoficerowie Służby Samochodowej

Wspaniałe, porywające dni przeżywał nasz naród obchodząc radośnie 10 rocznicę powstania Polski Ludowej. Na ulice i place miast i osiedli wyległy wielotysięczne tłumy mieszkańców, wyrażając w pochodach, manifestacjach i zabawach ludowych swą radość z naszego pięknego życia oraz dumę z ogromnych osiągnięć ubiegłego dziesięciolecia.

W tych manifestacjach uczestniczyli również żołnierze Wojska Polskiego. Jak zawsze tak i teraz, w świąteczne dni lipcowe, żołnierze naszego wojska, będący krew z krwi synami naszego ludu, dzielili wraz z całym narodem radość i dumę z wielkiego dorobku ludowej Ojczyzny. Nasi żołnierze zamanifestowali jednocześnie siłę ludowego Wojska Polskiego, pokazali jego pełną gotowość bojową, najnowocześniejsze uzbrojenie i technikę.

W czasie centralnych uroczystości w Lublinie przemaszerowały przed kierownikami Partii i Rządu oraz zaproszonymi gośćmi okryte chwałą oddziały Wojska Polskiego. Wśród żołnierzy wszystkich rodzajów wojsk i służb swą postawą i sprawnością wyróżnili się szeregowi i podoficerowie naszej służby. Wojskowe samochody i ciągniki, dzięki wysokiej trosce i opiece ze strony żołnierzy służby samochodowej, wydatnie pomogły oddziałom piechoty, artylerii, wojskom desantowo-spadochronowym oraz żołnierzom innych służb we wzorowym przeprowadzeniu defilady. Wysoka sprawność techniczna pojazdów mechanicznych wojska, gotowość bojowa żołnierzy służby samochodowej zwróciły powszechną uwagę i wzbudziły uznanie wszystkich obserwujących defiladę wzdłuż wielokilometrowej trasy ulic Lublina. Za tę postawę, za wykazanie na uroczystościach w dniu 22 lipca najwyższej sprawności i wysokiego poziomu wyszkolenia, składam szeregowym i podoficerom służby samochodowej podziękowanie oraz życzę im dalszych sukcesów w ofiarnej służbie ludowej Ojczyźnie.

**SZEF SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ
MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ**





Przed kierownikami Rządu i Partii oraz zaproszonymi gośćmi przeciągnęła w dniu 22 lipca w Lublinie wspaniała defilada ludowego Wojska Polskiego. Stała się ona widocznym znakiem jego potęgi i gotowości bojowej. Na zdjęciu powyżej: ciągniki artyleryjskie Ja-12 przed główną trybuną. Po lewej: stalowy kolos — potężne działo pancerne, znaczone po odniesionych sukcesach w boju z faszystowskimi Niemcami. Po prawej: Szef Służby Samochodwej MON (w środku) sprawdza w towarzystwie oficerów naszej służby przygotowanie pojazdów mechanicznych wojska do mającej się odbyć defilady dziesięciolecia.



Defilada w Lublinie wspaniałym przeglądem siły obronnej naszej ludowej Ojczyzny

W dniu 22 lipca 1954 roku w Lublinie, skąd przed 10 laty na cały nasz kraj i na cały świat rozbrzmiały historyczne słowa Manifestu PKWN, odbyła się wielka manifestacja — uroczysty obchód 10-lecia Polski Ludowej.

Przed kierownictwem Partii i Rządu, przed gośćmi z zagranicy, którzy przybyli na uroczystości 10-lecia Polski Ludowej, przeciągnęła ulicami Lublina potężna defilada wojskowa, która była wielkim przeglądem siły obronnej i sprawności naszego ludowego Wojska.

Po wspaniałej defiladzie sławnej Pierwszej Dywizji im. Tadeusza Kościuszki, oddziałów KBW, WOP-u Marynarki Wojennej i Korpusu Kadetów, po imponującej paradzie samolotów odrzutowych, które jak pociski przeleciały nad trybunami, nadciągają oddziały zmechanizowane i wojska pancerne.

Już słychać warkot motorów. To do trybuny w trzech rzędach zbliża się długa kolumna motocykli z wózkami na których lśnią karabiny maszynowe. Kolumna M-72 mija trybunę, wspaniale wyrównana zbiera gorące brawa. Za nią w idealnie równym dwurzędzie defilują samochody z piechotą oraz oddziały wojsk powietrzno-desantowych. Silniki tych wozów pracują tak równo, że przyjemnie ich słuchać, a wygląd ich jest naprawdę imponujący. Wyglądają tak, jakby dopiero co zeszły z fabrycznej taśmy. Toteż po ich przejściu zrywa się potężny okrzyk wielotysięcznego tłumu: „Niech żyje ludowe Wojsko Polskie — potężna i wierna straż naszych granic".

Teraz w trzech rzędach, prawie bezszelestnie, nadciąga kolumna małych odkrytych samochodów z ustawionymi na nich przeciwlotniczymi karabinami maszynowymi. Tłum zamarł. Z daleka bowiem wydaje się, że stoją one w miejscu, a jezdnia zmieniła się w powoli sunącą taśmę z poustawianymi na niej w równych rzędach samochodami. Nagle ciszę tę przerywa potężna burza oklasków. To tłumy oklaskują wspaniałe, nie widziane dotąd samochody GAZ-69, które mijają właśnie trybunę.

Dalej jadą tak samo pięknie wyglądające ciężkie moździerze i artyleria. Jadą działa różnych kalibrów: zgrabne działa przeciwpancerne, ciężkie, o zadartych do góry grubych gardzielach luf — haubice, długolufowe działa dalekonośne, szybkostrzelne działka przeciwlotnicze i wreszcie ciągniki gąsienicowe Ja-12 z umocowanymi na olbrzymich lawetach potężnymi cielskami ciężkich armat.

Zbliżają się wspaniałe samochody artylerii rakietowej — słynne „Katiusze". Z dumą patrzą lublinianie na tę broń, której łoskot towarzyszył wyzwoleńczej ofensywie Armii Radzieckiej i walczącemu u jej boku naszemu wojsku.

Dudni bruk lubelskiej ulicy... Ziemia aż drży od charakterystycznego szczęku gąsienic i huku potężnych motorów.

Pierwsi ciągną sławni weterani wojny z hitlerowskim najeźdźcą, znakomite czołgi „T-34". Na ich zielonych cielskach — białe orły, na lufach — znaki symbolizujące ilość zniszczonego nieprzyjacielskiego sprzętu.

Ciężkie czołgi — prawdziwe olbrzymy stalowe — zamykają defiladę oddziałów ludowego Wojska Polskiego.

Tłumy zebranych gorąco manifestują na rzecz siły obronnej naszej Ojczyzny, naszej armii, której żołnierze — synowie robotników i chłopów — wiernie strzegą granic Polski Ludowej, bezcennej zdobyczy ludu pracującego i jego pokojowego budownictwa.





Już z daleka słychać było potężną pracę silników, zbliżającej się długiej zmotoryzowanej kolumny oddziałów ludowego Wojska Polskiego, biorących udział w defiladzie. Na zdjęciu powyżej: szybkie samochody Gaz-51 wiozą motopiechotę. Zdjęcie z lewej: postrach faszystowskich wojsk w latach ubiegłej wojny „Katiusze". Zdjęcie poniżej: niezawodne w boju czołgi naszego ludowego wojska na trasie defilady.

DUMNI Z OSIĄGNIĘĆ

W związku z 10 rocznicą powstania władzy ludowej w pododdziale oficera Lepka odbyło się zebranie żołnierskie i koła ZMP, na którym dowódca pododdziału zalecał swoim podwładnym, aby w okresie poprzedzającym obchód X-lecia Polski Ludowej wzmogli wysiłki w wyszkoleniu, pogłębili umiejętności oraz podnieśli na wyższy poziom dyscyplinę.

Żołnierze wzięli sobie głęboko do serca słowa dowódcy. Szer. Klaczymański i szer. Groblewski postanowili przez umiejętną eksploatację samochodów zmniejszyć zużycie paliwa. Szer. Kieler, Kuknewicz i Matrzymański poczynili dalsze postępy w wyszkoleniu bojowym i politycznym, osiągając dobre wyniki podczas egzaminów kontrolnych.

Dumni z odniesionych sukcesów radośnie obchodzili żołnierze pododdziału oficera Lepka Święto Lipcowe.

ppor. Wichrowski



I znowu, jak przed 10 laty, witały całym sercem nieprzeliczone tłumy mieszkańców Lublina żołnierzy ludowego Wojska Polskiego na ulicach swego miasta. Bo przecież to samo Wojsko Polskie, które przed 10 laty przyniosło nam wolność, dziś stoi na jej straży, strzeże niepodległości ojczystej ziemi, broni pokoju.

Wyrabiać w sobie stale WYTRZYMAŁOŚĆ i HART ŻOŁNIERSKI

Służba wojskowa jest trudna, wymaga bowiem od żołnierzy dużo wysiłku fizycznego, moralnego i duchowego. Niemniej jednak jest ona najbardziej zaszczytną służbą. Żołnierz Polski Ludowej, pełniąc służbę wojskową, broni zdobyczy ludu pracującego, broni budownictwa socjalistycznego, broni pokoju. Służba wojskowa jest wielką szkołą życia, gdyż wyrabia w żołnierzach wytrzymałość, inicjatywę, hart, pomysłowość i zdolność pokonywania wszelkich przeszkód, jakie mogą stanąć żołnierzowi na drodze wykonywania obowiązków służbowych.

Wielka Wojna Narodowa Związku Radzieckiego wykazała, że zwycięża ten, kto wie, że walczy o słuszną sprawę, kto umie doskonale władać nowoczesną bronią i techniką, kto zdolny jest pokonać wszystkie trudności życia wojennego, kto jest wytrzymały i zahartowany.

W okresie pokoju opanowujemy naukę wojskową, uczymy się posługiwać bronią i techniką, przyzwyczajamy się do trudu żołnierskiego; wszystko to robimy dlatego, aby w razie potrzeby umieć obronić przed napaścią naszą ukochaną Ojczyznę ludową. Wojna wymaga od każdego człowieka najwyższego napięcia wszystkich sił fizycznych, duchowych i moralnych. Ale hart, wytrzymałość, inicjatywa, gotowość pokonania najtrudniejszych przeszkód nie przychodzą same, cechy te trzeba w żołnierzu wyrobić przez odpowiednie szkolenie i zahartowanie fizyczne, przez pełnienie codziennych obowiązków służbowych. Wyrabia się je na salach wykładowych i na obozach letnich, na poligonach i stadionach, w polu i w garnizonie, słowem — w codziennym życiu żołnierskim. Wytrzymałość, hart, inicjatywa i pomysłowość muszą być nieodzowną cechą każdego wojskowego kierowcy, który powinien być zawsze gotów do wykonania powierzonych mu zadań.

Służba wojskowa żołnierza-kierowcy jest służbą zaszczytną, ale zarazem i ciężką. Podczas wykonywania swych obowiązków żołnierz-kierowca nieraz powinien przyłożyć maksimum siły, aby wykonać zadanie w terminie. Mamy wiele przykładów z czasów ostatniej wojny, kiedy kierowcy 1 i 2 Armii Wojska Polskiego mieli do wykonania wyjątkowo ważne i odpowiedzialne zadania i tylko dzięki nadzwyczajnej wprost wytrzymałości i hartu zadanie to wykonali pomyślnie. Przypomnijmy chociażby czyn kierowcy Michalskiego, który podczas działań bojowych na Wale Pomorskim, dostał rozkaz dostarczenia na odpowiednią godzinę pocisków na stanowisko ogniowe artylerii, która prowadziła ogień po nieprzyjacielu i torowała drogę dla naszych czołgów. Szeregowy Michalski po otrzymaniu rozkazu natychmiast przystąpił do jego wykonania. Na swoim niezawodnym Zisie pracował przez 38 godzin bez odpoczynku. Zmęczony był śmiertelnie, ale zadanie wykonał dobrze i na czas. Pomogła mu w tym świadomość, że wykonując powierzone zadanie pomaga kolegom — artylerzystom gromić nienawistnego wroga, pomógł hart i wytrzymałość. Nieraz w znojnym trudzie wojennym, podczas działań bojowych, szer. Michalski nie miał chwili czasu na odpoczynek, a nieprzespane noce były dla niego niemal stałym zjawiskiem. Wszystko to czynił dla ogólnego zwycięstwa.



Żołnierz - kierowca pełniąc swą odpowiedzialną i zaszczytną służbę w oddziałach ludowego Wojska Polskiego posiadać musi hart, wytrzymałość i pomysłowość, które wydatnie pomogą mu w wykonywaniu jego obowiązków. Takim właśnie żołnierzem (zdjęcie powyżej) jest szer. J. Kucharski znany w swym pododdziale z tego, że potrafi zawsze sobie dobrze radzić.

Wyrobić w sobie wytrzymałość i hart może żołnierz świadomy swego celu, który systematycznie pogłębia swoje wiadomości wojskowe, polityczne i fachowe, który podnosi swoją sprawność fizyczną.

Żołnierze-kierowcy pracują w rozmaitym terenie o każdej porze roku i doby w najtrudniejszych warunkach, nic więc dziwnego, że zadania swoje pomyślnie mogą wykonać tylko ci, którzy doskonale opanowali swój fach, są zahartowani i wytrzymali na trudy, a mając silną wolę — dążą za wszelką cenę do pokonania trudności i przeszkód stojących na drodze do wykonania zadania.

Przebywając obecnie na obozach letnich w warunkach najbardziej zbliżonych do bojowych, żołnierze-kierowcy wyrabiają w sobie hart, inicjatywę, wytrzymałość i wszelkie inne zalety, które cechują wojskowego kierowcę. Zabezpieczając swymi pojazdami ćwiczenia żołnierzy innych rodzajów wojsk i służb, kierowcy nasi często zmuszeni są pracować bez odpoczynku w nocy i w dzień, w deszcz i niepogodę. Wymaga to od nich dodatkowego wysiłku fizycznego i moralnego, wymaga wytrzymałości i hartu. Po zakończeniu ćwiczeń kierowcy obowiązani są doprowadzić do sprawności technicznej swoje pojazdy; praca ta pochłania wiele trudu i czasu, toteż niewytrzymały i niezahartowany kierowca nie da sobie z tym rady.

Wzorem wytrzymałego i zahartowanego żołnierza-kierowcy może być st. szer. St. Mieloch, który znajdując się na N-tym obozie ćwiczeń ma wzorowo utrzymany samochód. W okresie ćwiczeń nie było wypadku, aby jego samochód zawiódł. Ale nie zawiódł i sam kierowca, który będąc na ćwiczeniach niejednokrotnie nie spał po kilka nocy i mimo że był nieludzko zmęczony, ale samochód swój zawsze obsługiwał wzorowo. St. szer. Mieloch trzyma się słusznej zasady, że kierowcy, po powrocie do parku, nie wolno odejść od samochodu, dopóki nie doprowadzi go do stanu natychmiastowego użycia. Świadczy to o tym, że st. szer. Mieloch dobrze zna zasady eksploatacji i obsługi pojazdów mechanicznych, że jest wytrzymały i zahartowany, nie obawia się żadnych trudności, że posiada wysokie zalety moralne i nie myśli o zmęczeniu, gdy wykonuje swoje obowiązki służbowe.



W czasie ćwiczeń na obozach letnich żołnierze-kierowcy, współpracując ściśle z żołnierzami innych rodzai wojsk i służb, mają dogodne warunki dla pogłębienia w sobie wszystkich zalet niezbędnych w służbie wojskowej i pracy. Wyróżniających się tutaj żołnierzy oczekują ponadto pochwały dowództwa i pamiątkowe nagrody. Na zdjęciu powyżej widzimy właśnie moment, jak oficer Kowalewski wręcza cenną nagrodę zespołowi kierowców N-tego oddziału za czołowe miejsce w zawodach taktyczno-ogniowych, jakie odbyły się na terenie obozów letnich.

Organizacje partyjne i ZMP-owskie powinny pomóc dowództwu w wyrabianiu w żołnierzach wytrzymałości i hartu. Członkowie partii i ZMP własnym przykładem powinni pokazać, jak należy wykonywać zadania w najtrudniejszych warunkach, powinny pobudzać do tego bezpartyjnych kolegów. Należy wychodzić z założenia, że im trudniejsze są warunki do wykonania danego zadania, tym z większą energią, inicjatywą i cierpliwością należy podchodzić do jego wykonania. Wykonywać zadanie służbowe w trudnych warunkach, to znaczy, że trzeba łączyć z tym świadomość, inicjatywę, wytrzymałość, hart i pomysłowość.

W życiu wojskowym takich warunków jest dużo, a podczas działań bojowych będzie ich jeszcze więcej. Toteż zadaniem naszym w okresie pokoju powinno być systematyczne wyrabianie w sobie wszelkich cech, jakie potrzebne będą żołnierzowi-kierowcy podczas działań bojowych.

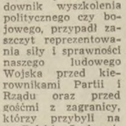
ppłk. B. Barycki

WZOROWO wykonali zadanie

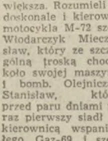
Zadanie było proste, ale jakże zaszczytne i odpowiedzialne. Im to właśnie, setkom przodujących kierowców naszych pododdziałów, z których niejeden z dumą nosi na swej piersi zaszczytną odznakę „Wzorowy Kierowca" i nieraz figurował w rozkazie pododdziału jako przodownik wyszkolenia politycznego czy bojowego, przypadł zaszczyt reprezentowania siły i sprawności naszego ludowego Wojska przed kierownikami Partii i Rządu oraz przed gośćmi z zagranicy, którzy przybyli na uroczystości 10-lecia Polski Ludowej. Zaszczyt to istotnie wielki, ale odpowiedzialność jeszcze większa. Rozumieli to doskonale i kierowca motocykla M-72 szer. Włodarczyk Mieczysław, który ze szczególną troską chodził koło swojej maszyny i bomb. Olejniczak Stanisław, który przed paru dniami po raz pierwszy siadł za kierownicą wspaniałego Gaz-69 i szer. Wilczek Alfons, którego widzimy jak pod troskliwym okiem oficera Markiewicza po raz ostatni przed defiladą sprawdza wszystkie zespoły silnika swojego Gaza-69. Zadanie to zrozumieli także ci wszyscy kierowcy, których wspaniałe pojazdy mechaniczne mieli możność podziwiać mieszkańcy Lublina i wszyscy, którzy tam zjechali w dniu 22 lipca 1954 r. Wykonali je więc wzorowo, za co należą im się serdeczne gratulacje.



szer. M. Włodarczyk.



bomb. S. Olejniczak



szer. A. Wilczek.

Amerykańskie koncerny chcą rządzić światem

PRAGNIEMY POKOJU, LECZ SĄ

Nareszcie! 900 milionów ludzi obozu pokoju i socjalizmu odetchnęło z ulgą! Wiele milionów prostych ludzi w krajach rządzonych przez kapitał również opanowała radość. Nareszcie, po raz pierwszy od wielu lat nigdzie, w żadnym punkcie naszego globu, nie toczy się wojna. Nie przelewają swej krwi prości, niewinni ludzie w imię brudnych, bankiersko - fabrykanckich interesów. Po 75 dniach żmudnych i uporczywych starań ze strony przedstawicieli Związku Radzieckiego, Chińskiej Republiki Ludowej i innych państw ludowo - demokratycznych, podpisany został na Konferencji Genewskiej rozejm w Wietnamie, Kambodży i Laosie. Nareszcie więc nie strzelają do siebie i nie mordują się ludzie. Nareszcie zamilkła śmiercionośna broń!

Ale kto z nas bacznie śledził codziennie prasę, kto czytał radosne komentarze o wygaśnięciu ostatniego ogniska wojny na ziemi, ten zauważył chyba niedużą wzmiankę o... obniżce kursów na nowojorskiej giełdzie. Tak. Tego samego dnia bowiem, gdy my radośnie witaliśmy pokój, jaki zapanował w Indochinach — tam na Zachodzie, gdzie rządzi wyłącznie pieniądz i przemoc, wśród niedoszłych władców świata, właścicieli amerykańskich koncernów i trustów zapanowała rozpacz i żałoba. Zagroził im... pokój! Gdzież będą sprzedawać swoją wojenną produkcję? Zmniejszą się ich zyski. A zatem giełda notuje spadek kursów, podczas gdy rząd USA uporczywie przeciwstawia się uchwałom Konferencji Genewskiej. Trzeba przecież bronić interesów zachodniej „demokracji" (czytaj: kapitalistycznych monopoli).

Nie może być inaczej w kraju gdzie rządzą właściciele trustów i koncernów. To przecież jedni i ci sami panowie stoją na czele banków, syndykatów i całego przemysłu, oni to kierują polityką USA, znajdując się bezpośrednio lub pośrednio w rządzie Stanów Zjednoczonych AP. Takie powiązania to dziś właściwy szkielet całego gmachu państwa imperialistycznego.

Miliarderzy kierują całym życiem wyzyskiwanego przez siebie narodu oraz narodów kolonialnych i zależnych. Ale nie bądźmy gołosłowni. Wiemy dobrze o istnieniu koncernu „General Motors". Produkuje on pojazdy mechaniczne. Ale czy na wytwarzaniu samochodów kończy się działalność „General Motors"? Nic podobnego! Spójrzmy na jego „sławną" historię. Na jej przykładzie zobaczymy jak amerykańskie koncerny dążą do panowania nad światem.

JAKIE SĄ CELE „GENERAL MOTORS"?

Zmagania monopolistów o władzę i wpływy w ustawodawczych i rządowych organach USA, często są zasadniczą treścią walki, jaka toczy się tam pomiędzy partiami burżuazyjnymi, jak również w łonie tych partii. Koncern przemysłu wojennego „General Motors" oddawna już zdobył trwałe i niezmiernie wpływowe pozycje, które umożliwiają mu wywieranie poważnego, a niekiedy decydującego wpływu na ekonomiczne i polityczne życie USA.

W ostatnich latach ten największy monopol zagarnął szereg najważniejszych ogniw aparatu państwowego. Prezes koncernu, Charles Wilson, został ministrem obrony USA, urząd wiceministra objął wiceprezes „General Motors" Kaith, który w rok później ustąpił stanowisko wiceministra innemu wielkiemu przemysłowcowi, również związanemu z firmą „General Motors" — Andersonowi.

Zainteresowanie „General Motors" ministerstwem obrony nie jest przypadkowe. Ministerstwo to odgrywa kierowniczą rolę w ekonomice wojennej USA i od dawna już stało się „dojną krową" dla największych monopoli. Przywódca demokratów w amerykańskim senacie zmuszony był przyznać, że: „żadne prywatne przedsiębiorstwo nie jest dla ministerstwa obrony tak ważne jak „General Motors". Z drugiej zaś strony żadna instytucja rządowa nie jest tak ważna dla „General Motors", jak ministerstwo obrony.

Towarzystwo „General Motors" położyło rękę na najważniejszych ogniwach rządu USA kierując się charakterystycznym oświadczeniem, jakie złożył w swoim czasie prezes rady dyrekcyjnej „General Motors" — milioner Slaon. „Kraj nasz — powiedział on — to przede wszystkim ludzie interesu. Jak mają się sprawy w świecie interesu, tak i u nas wszystkich. Rząd nasz jest w pewnym sensie generalnym sztabem naszego społeczeństwa, a zatem i generalnym sztabem od interesów". Opanowując ten sztab, gospodarze „General Motors" starali się wywrzeć taki wpływ na gospodarkę kraju, by zapewnić akcjonariuszom koncernu maksymalne zyski zarówno kosztem skarbu jak i kosztem konkurencyjnych monopoli.

MACKI POLIPA SIĘGAJĄ ZA OCEAN

W okresie międzywojennym (pomiędzy pierwszą i drugą wojną światową) ten monopol - drapieżca nawiązał łączność z szeregiem czołowych koncernów przemysłu wojennego w innych krajach, a szczególnie w Niemczech i Anglii. Po klęsce Niemiec w pierwszej wojnie światowej, gdy imperialistyczne koła USA postawiły sobie za cel, aby w jak najkrótszym terminie odrodzić niemiecki potencjał przemysłu wojennego, „General Motors" już w latach dwudziestych w całych Niemczech założył swoje filie. W roku 1929 koncern dokonał „najbardziej rentownego wkładu kapitału" biorąc pod całkowitą kontrolę firmę „Opel". W czasach reżimu hitlerowskiego kontakty właścicieli i kierowników „General Motors" z niemieckimi przemysłowcami i finansistami stały się jeszcze bliższe. Firma „Opel" przed drugą wojną światową dawała 50 proc. produkcji całego niemieckiego przemysłu samochodowego. W latach wojny czołgi niemieckie, wyprodukowane przez to faktycznie amerykańskie towarzystwo, uśmiercały również żołnierzy amerykańskich, którzy wylądowali w Europie.

Gospodarze „General Motors" zaopatrywali Hitlera w broń i pomogli mu rozpętać wojnę w Europie. Ówczesny prezes koncernu — Nadsen po powrocie z Europy do USA — 6 października 1933 roku w rozmowie z korespondentem „New York Times" określił Niemcy hitlerowskie jako „cud XX wieku". Wiceprezes towarzystwa — Mouni w roku 1938 otrzymał od Hitlera medal. Następnego dnia po Monachium, Nadsen wysłał do Hitlera depeszę gratulacyjną. Mniej więcej na rok przed Monachium — 23 listopada 1937 roku, to

U żołnierzy-kierowców na obozie letnim



St. szer. Jasiak erkaemista zwycięskiej drużyny — w akcji.

Drużyna motocykli w pościgu



Zawody taktyczno-ogniowe motocykli z wózkami mają już swoją kilkuletnią tradycję. Dawniej jednak odbywały się tylko zawody centralne, które wyłaniały mistrza Wojska Polskiego. W tym roku dowództwo Śląskiego Okręgu Wojskowego chcąc jak najlepiej przygotować drużyny motocykli do zawodów centralnych oraz wysłać na nie najlepsze drużyny, zorganizowało po raz pierwszy takie zawody na szczeblu okręgu. Drużyna motocykli, o której piszemy, w zawodach tych zajęła pierwsze miejsce na rok 1954.

Zbliżała się godzina trzecia w nocy. Na dworze padał ulewny deszcz. Rozmokłą, pełną kałuży i wyboi drogą posuwała się kolumna motocykli. Jeszcze kilometr jazdy szosą, jeszcze nieduży odcinek leśnej błotnistej drogi i pięć spracowanych M-72 stanęło w parku. Teraz dopiero, kiedy umilkły motory, kierowcy odczuli, jak bardzo są zmęczeni. Najchętniej zasnęliby tak na maszynach. Ale dowódca drużyny st. szer. Brzeziński, nie mniej od nich zmęczony, nie pozwala im zasnąć. Już słychać komendę, już idą rozkazy i drużyna po zabezpieczeniu broni i sprzętu udaje się na spoczynek. Teraz przede wszystkim trzeba odpocząć. Przed drużyną stoi bardzo ważne zadanie. Jutro trzeba przygotować maszyny do Okręgowych zawodów taktyczno-ogniowych, a pojutrze już stanąć na ich starcie.

*

Pobudka następnego dnia dla drużyny, która zawsze pierwsza zrywała się z łóżek, była szczególnie przykra. Każdemu wydawało się, że dopiero zasnął. Wystarczyło jednak przypomnienie o zawodach, by w parę sekund wszystko było na nogach. To nic, że kości bolą, że chce się jeszcze spać. Zadanie, które stanęło przed drużyną jest stokroć ważniejsze. Oni, zawsze wykonujący wszystkie zadania, postanowili i to zaszczytne zadanie wykonać jak najlepiej. A postanowienie to pobudziło w nich nową energię i zapał.

Przy pełnej poświęcenia pomocy oficera Kozłowskiego, jeszcze tego dnia doprowadzono do wzorowego stanu broń, a motocykle zostały wymyte, poddane gruntownemu przeglądowi i doprowadzone do pełnej sprawności technicznej. O godzinie piętnastej zagrały znów motory i drużyna, na której nie widać już było ani śladu wczorajszego zmęczenia pomknęła na start.

Przez całą noc przed zawodami padał ulewny deszcz. Żołnierze, którzy po przebudzeniu wychylali się z namiotów, by stwierdzić stan pogody, kiwali z niezadowoleniem głowami. Tylko drużynie Brzezińskiego dopisywał tego dnia humor. Stwierdzili bowiem, że zawody odbywać się będą w takich samych warunkach, w jakich odbywały się zajęcia, z których dopiero co powrócili. To samo błoto, takie same kałuże i wyboje. Jednym słowem teren, który tam nauczyli się już pokonywać.

O godzinie dziewiątej deszcz przestał padać i niebawem wystartowała pierwsza drużyna W drużynie Brzezińskiego, który wylosował numer drugi, odbywał się w tej chwili przegląd techniczny. Komisja miała tu najmniej zastrzeżeń. Widać było że drużyna przygotowała się bardzo starannie

Wkrótce po tym dowódca drużyny otrzymuje pisemny rozkaz. Po zapoznaniu się z jego treścią i przestudiowaniu na mapie trasy zawodów, rozkazuje doprowadzić uzbrojenie i pojazdy do pełnej gotowości bojowej, następnie wydaje rozkaz bojowy, wyznacza zadania dla poszczególnych załóg i na znak członka komisji formuje kolumnę i podjeżdża na start.

*

Za chwilę padają komendy: „do wozów" .....„na miejsca"... „silniki w ruch..." i motocykle drugiej drużyny pomknęły na trasę. Z miejsca rozwijają wielką szybkość. Jazda taka trwa kilka minut. Drużyna napotyka pierwszą przeszkodę. W mgnieniu oka fizylierzy Pruszewski i Pawlak wskakują do rowu, pochylają się, a pozostali po ich plecach jak po kładkach przesuwają błyskawicznie pierwszą, drugą, trzecią, czwartą, piątą maszynę i już mkną dalej. Droga staje się coraz cięższa. Motocykle napotykają na niej to rozległe kałuże pełne błota, to znów rozmiękłe piaszczyste odcinki. Zakopują się w nich po osie. Nie stają jednak, lecz wyrzucając za siebie fontanny błota i piasku prą uporczywie naprzód.

*

Na wąskiej leśnej drodze, na którą przed chwilą wpadli, napotykają drugą przeszkodę. Jest to zawała leśna. Objazdu nie ma, trzeba ją usunąć. Krótka, energiczna komenda i żołnierze ubezpieczani przez erkaemistę st. szer. Jasiaka i fizylierów st. szer. Rosiaka i szer. Moskwę w niecałą minutę rozprawiają się również z tą przeszkodą. Szybkość jazdy, która wzrastała z każdym kilometrem staje się teraz wprost zawrotną. Umożliwia ją coraz lepsza droga wiodąca przez wieś, i po trzech kilometrach zmieniająca się na szosę I kl. Dowódca pamięta z mapy, że przed jego drużyną leży przeszło dwadzieścia kilometrów takiej drogi. Tu więc stara się wygrać na czasie i jak najwięcej zbliżyć się do wycofującego się „nieprzyjaciela". Silniki grają równo, dźwięcznie, a strzałka szybkościomierza wychyla się w kierunku cyfry 100, a chwilami ją nawet przekracza. Przy końcu tej wspaniałej szosy jest ostry zakręt. Na znak dowódcy drużyny maszyny wspomagane przez załogi, które wspaniale wychylają się w stronę zakrętu, wykonują płynnie zakręt w prawo i mkną dalej. Na trasie marszu leży teraz na przemian to droga wiejska, to błotnista, pełna wybojów, droga polna, to pole z podmokłą łąką. Wreszcie ostatnia przeszkoda — tym razem przeszkoda wodna o długości ośmiu metrów i głębokości 20—25 cm. Dla takich kierowców jak sam dowódca drużyny, jak kpr. Chresta, st. szer. Bogusławski, Czapnik i szer. Kacperek, którzy na ostatnich zajęciach wykonywali zadania w znacznie trudniejszych warunkach, odcinki te nie stanowiły już problemu. Przeszkodę zaś wodną pokonali z rozpędu. W ten sposób w rekordowym jak się później okazało czasie drużyna stanęła na mecie, nawiązując walkę z wycofującym się „nieprzyjacielem".

Teraz członek komisji zapoznaje dowódcę drużyny z sytuacją (spotkanie z wycofującym się „nieprzyjacielem") i daje mu zadanie, które drużyna ma wykonać. Czas na jego wykonanie wynosi 15 minut. Jak się okazało drużynie Brzezińskiego na zniszczenie wycofującego się „nieprzyjaciela" i tego czasu było za dużo. Chwila podjęcia decyzji, druga chwila postawienia zadania przed każdym żołnierzem drużyny i słychać komendę: „drużyna! na linię ogniową skokami., marsz". Walka trwa kilka minut, w czasie których krótkie serie pistoletów maszynowych przeplatają się z seriami RKM-u.

„Nieprzyjaciel" został zniszczony. Dowódca może teraz zameldować przewodniczącemu komisji o wykonaniu przez jego drużynę zadania bojowego.



Na zdjęciu obok: zwycięska drużyna motocykli w momencie przeprowadzania instruktażu przez członka komisji. Wtedy oczywiście nie byli jeszcze zwycięscami, ale tkwiła w nich silna wola zwycięstwa, która dopomogła im w odniesieniu tak wspaniałego sukcesu.



Pokonywanie rowu strzeleckiego.

TACY, KTÓRZY CHCĄ WOJNY

jest na krótko przed naradą, na której Hitler zapoznał swych dowódców z planami agresji przeciwko Austrii i Czechosłowacji, w USA odbyła się tajna konferencja przedstawicieli wielkich koncernów amerykańskich i faszyzmu niemieckiego. Dwaj delegaci Hitlera — niemiecki konsul generalny w Bostonie, Tippelskirch i konsul generalny w San Francisco, von Killgner spotkali się z siedmiu wybitnymi przedstawicielami świata przemysłowego Stanów Zjednoczonych, wśród których znajdował się prezes „General Motors" — Slaon i znany senator, Vandenberg, którego w kołach politycznych — nazywano nie senatorem z ramienia stanu Michigan, w którym został wybrany, ale senatorem z ramienia „General Motors". Na konferencji tej przedstawiciele amerykańskich monopolistów i niemieckich faszystów omawiali problemy wspólnego działania przeciwko ZSRR, kwestię podziału sfer wpływów w świecie, a także możliwości zastosowania niemieckich, to znaczy faszystowskich metod w wewnętrznych sprawach USA.

LATA WOJNY LATAMI NAJWYŻSZYCH ZYSKÓW

Wybuch drugiej wojny światowej przyniósł firmie „General Motors" kolosalne dochody. Koncern otrzymał zamówienie od rządu na sumę około 14 miliardów dolarów. Dlatego też nie przypadkiem na czele wielu organów państwowych, kierujących produkcją wojenną w okresie wojny, pojawili się przedstawiciele „General Motors". Zyski koncernu zaczęły rosnąć w szaleńczym tempie, tak, że pod koniec wojny powiększyły się kilkakrotnie.

W roku 1948, gmach amerykańskiego kapitalizmu zaczął się chwiać pod ciosami narastającego kryzysu. Na przestrzeni niecałego roku produkcja przemysłowa w USA spadła prawie o 20 proc., a zyski nawet takich koncernów-gigantów jak „General Motors" zaczęły stopniowo spadać w dół. Największe monopole, a przede wszystkim „General Motors" poprawił swe interesy dopiero wtedy, gdy rząd amerykański, działając zresztą na ich zlecenie, rozpętał agresywną wojnę w Korei.

W latach wojny w Korei „General Motors", któremu nawet w kongresie USA zarzucano, że „korzysta z wyjątkowej sytuacji, aby ciągnąć nadmiernie wysokie zyski od rządu" zagarnął umowy wojskowe na sumę przeszło 7 miliardów dolarów, czyli 14 proc. wszystkich zamówień rządowych. Około 20 proc. całej produkcji koncernu szło na cele wojskowe. Zyski monopoli zaczęły sięgać 2 miliardów dolarów rocznie.

Dlatego też zrozumiałe jest chełpliwe wyznanie obecnego prezesa „General Motors" Harlow Curtisa, iż „1953 rok był dobrym rokiem dla koncernu" i jego przekonanie, iż „w roku 1954 wydatki wojenne nie zostaną w jakiś istotny sposób zredukowane".

„General Motors" ma również dochody z olbrzymiej ilości przedsiębiorstw nie tylko w USA. Imperium koncernu rozciąga się na 20 krajów świata kapitalistycznego łącznie z Anglią i Nową Zelandią, Meksykiem i Pakistanem, Kanadą i Płd. Afryka, Niemcami i Egiptem. W 102 zakładach w USA i w 33 zakładach za granicą zatrudnionych jest około pół miliona ludzi.

Wszyscy oni są bezlitośnie wykorzystywani

KOMU SIĘ MARZY PANOWANIE NAD ŚWIATEM

O ile dawniej najwięksi monopoliści sprawowali kontrolę nad polityką USA znajdując się mniej lub więcej w cieniu, — to obecnie postawili oni u steru aparatu państwowego Stanów Zjednoczonych swoich ludzi. Według obliczeń czasopisma związkowego „March of Labour" członkowie rządu Eisenhowera zajmowali dyrektorskie stanowiska w 86 największych kompaniach USA, których kapitał zakładowy przekraczał 20 miliardów dolarów.

Ani jeden monopol jednakże nie zagarniał tak otwarcie aparatu państwowego jak „General Motors". Chyba nie można bagatelizować roli tego koncernu w określaniu agresywnego kierunku polityki Stanów Zjednoczonych Ameryki. Przedstawiciel „General Motors" Downey w okresie drugiej wojny światowej oświadczył, iż wojna ta „razem wziąwszy jest walką o kontrolę nad światem. Prawdopodobnie jest ona jedną z całej serii wojen. Pierwsza z nich toczyła się w latach 1914 — 1918. Anglosasi powinni kierować światem"

Przedstawiciele „General Motors" stojący obecnie na czele ministerstwa obrony ministerstwa spraw wewnętrznych, ministerstwa poczt i telegrafów, ministwa rolnictwa i zajmujący wpływowe stanowiska w innych ministerstwach, nie zawsze wypowiadają się tak otwarcie jak Downey.

Wszyscy oni działają w rządzie Stanów Zjednoczonych kierując się dążeniem gospodarzy „General Motors" do zdobycia panowania nad światem.

Należą oni do tych najbardziej agresywnych kół USA, które próbują prowadzić na całym świecie politykę opartą na sile, nie wahając się przed żadnymi awanturniczymi środkami.

Panowie z „General Motors" są jednymi z największych inspiratorów i organizatorów amerykańskiej reakcji. Dokonują oni olbrzymich wkładów na fundusz licznych organizacji reakcyjnych. Jak informuje pismo „United States News and World Report" tylko w roku 1951 „General Motors" i grupa innych największych monopoli USA wydała przeszło 350 milionów dolarów na rozmaitego rodzaju reakcyjne organizacje, zajmujące się prowokacyjną działalnością wśród amerykańskich mas pracujących i prowadzące działalność wywrotową w innych państwach.

POKÓJ ZWYCIĘŻY WOJNĘ!

Jednakże obłędnym planom amerykańskich monopolistów stojących na czele rządu USA przeciwstawia się zdecydowana wola milionów prostych ludzi na całym świecie. Coraz silniejszy staje się obóz pokoju, który zdecydował się nie dopuścić do wojny. Już nie tylko w krajach socjalizmu ale i tam, gdzie rządzi kapitał, coraz silniejsze jest pragnienie pokoju. Dały temu, oczywisty dowód obrady genewskie i wypowiedzi jakie nadeszły ze wszystkich stron świata do Pałacu Narodów podczas trwania konferencji. Toteż z coraz większą ufnością patrzymy w przyszłość. Wiemy bowiem, że jak zwycięsko zakończyły się dzięki roli Związku Radzieckiego lata wojny, tak dziś, dzięki słusznej polityce ZSRR i krajów demokracji ludowej, trwale zostanie wywalczone największe pragnienie całej ludzkości — pokój

St. L. Strzałkowski

WZÓR BIORĄ z kierowców I i II Armii WP

Egzaminem dojrzałości żołnierskiej dla wielu młodych załóg czołgowych były zawody taktyczno-ogniowe, które odbyły się niedawno na poligonie jednego z obozów letnich. Tu bowiem w warunkach jak najbardziej zbliżonych do warunków bojowych załogi czołgów miały możność porównać swój poziom wyszkolenia z poziomem innych załóg. Tu miały możność przekonać się, jaki zasób umiejętności działania na polu walki posiedli w dotychczasowym okresie szkolenia, a czego nie opanowali jeszcze w dostatecznym stopniu. Jednocześnie zawody pozwoliły ustalić, które pododdziały są najlepiej przygotowane pod względem taktycznym, ogniowym i technicznym.



Kpr. Kucharski

Żołnierze, których widzicie na zdjęciach obok mają szczególny powód do radości Są to bowiem członkowie pododdziału, który zajął na zawodach pierwsze miejsce i otrzymał nagrodę przechodnią Dowódcy Okręgu. Zaszczyt to istotnie wielki. Ale zwycięstwo to równocześnie obowiązuje do przodowania, stałego podnoszenia swych wiadomości i umiejętności fachowych, pomagania innym załogom oddziału w mistrzowskim opanowaniu sprzętu, zasad jazdy i prowadzenia ognia. Krótko mówiąc, załogi powinny stale pamiętać, że łatwiej jest odnieść zwycięstwo po raz pierwszy, niż obronić je po raz drugi i trzeci.



Szer. Rośniak



St. szer. Szlajerwald

MISTRZOWSKI marsz pancernej szpicy





Poziom wody w rzece w momencie jej pokonywania wynosił 170 cm.

Zawody taktyczno-ogniowe pododdziałów czołgów, których głównym celem oprócz wyłonienia najlepiej przygotowanych i wyszkolonych pod względem taktycznym, ogniowym i technicznym pododdziałów jest podniesienie poziomu wyszkolenia i umiejętności działania na polu walki, cieszą się w oddziałach wojsk pancernych i zmechanizowanych wielkim zainteresowaniem.

Poniżej zamieszczamy reportaż z takich zawodów, które odbyły się niedawno na poligonie N-tego obozu letniego.



Na zdjęciu: ostatni czołg oficera Gibasa przekracza linię startu.

Gdy przykryty pokrowcami długi szereg stalowych kolosów drzemał jeszcze w swym parku, w namiotach pododdziałów, które stanęły do okręgowych zawodów taktyczno-ogniowych czołgów panował już ożywiony ruch.

Nadszedł nareszcie dzień otwarcia zawodów. Czołgiści, którym ostatnie dni upłynęły na gorączkowych przygotowaniach wozów powitali go ze szczególną radością. Nawet ulewny deszcz padający już od kilku dni nie był w stanie popsuć im humoru. Cóż zresztą znaczy dla nich taki deszcz? Nie pojadą przecież motocyklami.

O godzinie ósmej w chmurach, które zdawało się pełzły po ziemi zaczęło się przejaśniać. O dziewiątej deszcz przestał padać. Z czołgów, jeden po drugim, zaczęły zsuwać się ochronne pokrowce, odsłaniając czyściutkie wozy, które w świetle ukazującego się raz po raz słońca, wydawały się jak gdyby były zbudowane ze szkła.

Komisja sędziowska przystępuje do przeglądu technicznego wozów oficera Kardasa, który wczoraj wylosował pierwszy numer startowy. W czasie przeglądu okazało się, że wozy zostały przygotowane dobrze, za co pododdział otrzymał najmniejszą ilość punktów karnych ze wszystkich pododdziałów. Z kolei odbywa się instruktaż wprowadzający, następnie wręczenie dowódcy pododdziału rozkazu i mapy.

Po 20 minutach czołgi tego pododdziału biorące po raz pierwszy udział w tego rodzaju zawodach wychodzą na start. Zatrzymują się jeszcze na chwilę przy bramie startowej, gdzie dowódca, po nawiązaniu łączności z pozostałymi wozami, wydaje przez radio rozkaz bojowy, po czym następuje start. Jeden za drugim ruszają czołgi „do boju". Z każdym metrem nabierają szybkości, płynnie pokonują pofałdowany teren, zgrabnie przeskakują nieduże górki i doły. Nagle w odległości 50 metrów dowódca dostrzega rów przeciwczołgowy. Momentalnie wieżyczka czołgu obraca lufę do tyłu, a mechanik-kierowca kpr. Janowski, na rozkaz dowódcy podprowadza czołg wolno na skraj rowu. Kiedy przód wozu pochyla się do rowu, kierowca zwiększa gwałtownie obroty silnika, tak że czołg dosłownie wyskakuje na drugą stronę rowu. Przeszkoda została więc pokonana w mistrzowski sposób. Podobnie zresztą pokonały ją po chwili czołgi kierowane przez kpr. Sobczaka i Doptę. Lufy obracają się do przodu i pododdział znów rusza naprzód... do następnej przeszkody. Jest nią, jak się okazuje, skarpa o wysokości 6 metrów, którą należy pokonać za pomocą mostu koleinowego.

Cała trudność pokonania tej przeszkody polega na tym, że prowadząc dokładną obserwację przez peryskop należy czołg naprowadzić gąsienicami na most i po nim wjechać na wierzch skarpy. Nie wolno na nim, oczywiście, zatrzymać się, otwierać pokryw włazów, dopuścić do zgaśnięcia silnika, czy też zsunąć się na ziemię, bo za to wszystko otrzymuje się punkty karne.

Pododdział oficera Kardasa i z tą przeszkodą dobrze sobie poradził i ruszył dalej rozwijając na błotnistej, pełnej wybojów drodze, którą w tej chwili miał do pokonania, taką szybkość, że nasza M-ka nie mogła za nim nadążyć.

Nie pozostało nam więc nic innego, jak dojechać okrężną drogą do następnej przeszkody jaką było ograniczone przejście. Do przeszkody tej dojechaliśmy jednak na chwilę przed podejściem do niej piątego numeru startowego. Były to, jak dowiedzieliśmy się za chwilę czołgi z pododdziału oficera Gibasa, który do tej pory, po sprawnym pokonaniu rowu przeciwczołgowego, najlepiej ze wszystkich pododdziałów pokonał skarpę. Czołgi tego dowódcy jadące z wielką szybkością wyłoniły się niebawem spoza najbliższego wzgórza. Pierwszy z nich, po mistrzowsku prowadzony przez mechanika-kierowcę kpr. Hajdukiewicza wprost z marszu, zmieniając tylko szybkość, wszedł w bramkę, skręcił w prawo, potem w lewo i jeszcze raz w prawo i przeszkoda została pokonana z minimalną ilością punktów karnych: za nim w podobny sposób pokonały bramkę i ograniczone przejście pozostałe czołgi pododdziału i pomknęły dalej. Nie ścigaliśmy ich, gdyż byłoby to bezcelowe. M-ka nie mogła nadążyć za ich marszem.

Ponieważ zbliżał się wieczór, wróciliśmy na start, gdzie dowiedzieliśmy się, że spośród pięciu pododdziałów startujących w pierwszym dniu zawodów, według nieoficjalnych obliczeń najmniej punktów karnych otrzymał właśnie numer startowy 5, za którym zaraz uplasował się znany nam już pododdział oficera Kardasa z numerem startowym 1.

Nazajutrz, od wczesnego rana, nastąpił start pododdziałów z numerami startowymi 6, 7, 8 i 9. Nie towarzyszyliśmy im na całej trasie, lecz udaliśmy się wprost na strzelnicę, gdzie pododdziały toczyły walkę z „nieprzyjacielem". Gdyśmy tam przybyli, na trasie znajdował się właśnie oddział oficera Mazura z numerem startowym 8. Meldunki, które tu co chwila dochodziły wskazywały na to, że wczorajsze pierwsze miejsce numeru startowego 5 może być zagrożone. W tym więc podnieceniu oczekiwaliśmy wyniku walki, która przy równej ilości punktów karnych na trasie i jednakowym czasie zawsze decydowała o pierwszeństwie. Z daleka słychać było warkot czołgów, które po chwili ukazały się na zakręcie drogi. Ostrzelane przez „nieprzyjaciela" momentalnie zmieniły kierunek, weszły w las, gdzie załogi natychmiast je zamaskowały.

Dowódca pododdziału, którego członek komisji zapoznał z sytuacją bojową, przeprowadza rozpoznanie, wzywa do siebie dowódców czołgów i daje im zadanie. Wkrótce wszyscy wycofują się skrycie do swoich wozów.

Jeszcze chwila i czołgi ruszają do walki. Pierwszy rusza naprzód wóz dowódcy prowadzony wprawnymi rękami „Wzorowego czołgisty" kpr. Kucharskiego. Z prawej strony, nieco z tyłu, idzie czołg kpr. Janiczka, który prowadzi st. szer. Sztajerwald, a z lewej — czołg kpr. Biernackiego, kierowany przez kpr. Snopka. Wśród zgromadzonych na strzelnicy widać gorączkowe oczekiwanie. Zniszczą cele czy też nie.

W tym momencie zatrzymuje się środkowy czołg. Za chwilę pada strzał i działko „nieprzyjacielskie" rozpada się w kawałki. Brawo, Kowalczyk — krzyczą koledzy dzielnego działonowego, którzy obok nas obserwują walkę. Niebawem radość ich urasta jeszcze bardziej, bo oto działonowy prawego czołgu st. szer. Szymański w podobny sposób niszczy transportowiec, a działonowy lewego wozu st. szer. Piorunowski rozbija „nieprzyjacielski" czołg. Pododdział w tym czasie posuwa się już naprzód, niszcząc napotkaną piechotę i gniazda ciężkich karabinów maszynowych. W krótkim czasie droga przed pododdziałem jest oczyszczona, a nieprzyjaciel zniszczony. Oficer Mazur zwiększa szybkość i wyprowadza czołgi na polną drogę, po której mkną już w zawrotnym tempie do mety. Wreszcie i meta, tylko że... po drugiej stronie rzeki. Bród oznaczony jest wiechami. Pada więc komenda: „uszczelnić pokrywy włazów"... „za mną naprzód..." i czołg dowódcy, a za nim pozostałe łagodnie schodzą do rzeki. Lekki plusk wody i stalowe kolosy, zanurzone po lufy, jeden za drugim suną po dnie rzeki, by za chwilę, wyrzucając z siebie fontanny wody, przekroczyć metę w rekordowym czasie i z najmniejszą ilością punktów karnych, zdobywając po raz pierwszy piękny miniaturowy czołg dla najlepszego pododdziału — nagrodę przechodnią Dowódcy swego Okręgu.

por. Dubisz W.

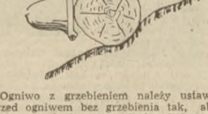


Na zdjęciu załoga pierwszego czołgu zwycięskiego pododdziału. Od lewej stoją: dowódca oficer Mazur; mechanik kierowca kpr. Kucharski Stanisław, działonowy szer. Kowalczyk Lucjan i ładowniczy szer. Szymczak Czesław.

Samowyciąganie CZOŁGU

W razie ugrzęźnięcia wozu bojowego w terenie bagnistym najbardziej skutecznym sposobem ratowania jest samowyciąganie, przy którym czołg może obejść się bez ciągnika.

Dla samowyciągania czołgu lub działa pancernego należy mieć belkę o długości 3,5 m i średnicy 25 — 30 cm, 2 — 4 zapasowe ogniwa, 4 — 8 zapasowych śrub o długości 125 mm i średnicy 20 mm. W razie ugrzęźnięcia czołgu należy do każdej z gąsienic przymocować śrubami po jednym ogniwie (jedno z ogniw z grzebieniem) ustawiając je grzebieniami do góry (patrz rys.).



Ogniwo z grzebieniem należy ustawić przed ogniwem bez grzebienia tak, aby przy ustawianiu na gąsienicy było ono prostopadłe do niej i opierało się o ogniwo bez grzebienia, tworząc jakby prostokąt, pod który podkłada się belkę do samowyciągania. Przy powolnym ruszaniu z miejsca belka zostaje wciągnięta pod gąsienice i czołg zaczyna się poruszać.

Przy płytkich ugrzęźnięciach, kiedy czołg wymaga nieznacznej pomocy, można nie korzystać z belki, w razie zaś głębokiego ugrzęźnięcia należy korzystać z kilku ogniw i belek.

L. Sz.

PRZED WYJAZDEM W DROGĘ...

Szare popołudnie. Za szybą Punktu Kontrolno - Technicznego, zniekształcone spływającymi strugami deszczu, widnieją kontury białoczerwonej budki wartownika i bramy wjazdowej. Pogoda „pod psem". Kpr. Górkiewicz, dyżurny PKT za chwilę zda służbę. Siedzi teraz pochylony nad stołem i przypominając sobie ważniejsze szczegóły, skrzętnie notuje je w książce raportów.

— Co jest z tym Grzelakiem — myśli z niepokojem — odkładając pióro. Miał wrócić na drugą, a tu już czwarta dochodzi. Co prawda droga jest ciężka, gliniasta, a Grzelak młody kierowca — usiłuje uspokoić swe myśli podoficer, tym niezbyt przekonywającym argumentem. Rozważania Górkiewicza przerywa nagle wejście jego kolegi, który ma przyjąć służbę na PKT.

— Franek — zwraca się plut. Kurpiel do Górkiewicza — otrzepując o kolano wodę z czapki, zdawaj szybko obowiązki i biegnij na gawędę do świetlicy, sierżant Kania już jest. Czekają tylko na ciebie i na tego nowego... no tego, co jeździ ZIS-em 150, usiłuje przypomnieć sobie nazwisko Grzelaka.

Za chwilę kpr. Górkiewicz siedzi już w świetlicy wśród kierowców. Wycierając mokrą od deszczu twarz i szyję, myśli o Grzelaku z wzrastającym niepokojem.

„Dobrze przygotować samochód przed wyjazdem w drogę" — wypisuje sierżant na tablicy temat gawędy. Nad treścią tego zdania szczególnie głęboko zastanawia się Górkiewicz. Przywołuje w pamięci obraz wykonywanych przez siebie czynności przy kontrolowaniu pojazdu Grzelaka na PKT.

— Dokumenty miał w porządku: prawo jazdy, dowód rejestracyjny samochodu, rozkaz wyjazdu, zezwolenie na eksploatację i legitymację żołnierską, wszystko dokładnie i starannie wypełnione, a więc pod tym względem powodów do zatrzymania go przez organa kontrolne nie było. Tablicę z numerem rejestracyjnym z tyłu miał zachlapaną błotem, to zaraz przy mnie oczyścił, odtwarza Górkiewicz w pamięci kolejność czynności kontrolnych. Dalej, poziom oleju w misce olejowej i benzynę w zbiorniku miał, wodę w chłodnicy również. Wycieraczki — przypomina sobie patrząc na spływające po szybie strugi deszczu — pracowały sprawnie. Wszystkie światła miał w porządku, więc cóż u licha mogło go zatrzymać. Dlaczego do tej pory nie wrócił. Przecież jeździ bardzo ostrożnie i nigdy nie przekracza przepisowej szybkości. Z magazynów żywnościowych dzwonili, że już wyjeżdża, przypomina sobie podoficer. A jednak...

•

KiEROWCA na



Mimo szybko zapadających ciemności, łatwo jest rozpoznać sylwetkę ZIS-a 150 z wojskowymi numerami rejestracyjnymi. Samochód stoi pod szopą używaną do przechowywania narzędzi rolniczych i wozów konnych. Na twarzy kierowcy, który z niepokojem wierci się za kierownicą widać wyraźnie zdenerwowanie. Miał już od przeszło dwóch godzin być w oddziale a tu jak na złość ulewa wzmaga się coraz bardziej.

— Przecież teraz w żadnym wypadku nie mogę wyjechać — myśli. Z chleba, który mam na wozie zrobiłaby się taka glina, jak tu na tej drodze.

Kierowcą, któremu takie myśli nie dają spokoju, jest nasz znajomy szer. Grzelak. A przecież nie tak trudno było przewidzieć zmianę pogody.

Teraz jeśli nawet deszcz ustanie, nie wiadomo, czy samochód pojedzie po śliskiej gliniastej drodze.

Deszcz przestał padać. Jest już zupełnie ciemno, gdy drzwi do świetlicy otwierają się i staje w nich szer. Grzelak. Na jego widok kpr. Górkiewicz zrywa się z miejsca. Grzelak niewyraźnym głosem melduje swoje spóźnienie sierżantowi Kani.

Opowiedźcie kolegom, a to z pewnością wszystkich zaciekawi — zwraca się sierżant do kierowcy Grzelaka — z jakich to przyczyn spóźniliście się. Mam nadzieję, że opowiadanie wasze będzie cennym uzupełnieniem toczącej się tu dyskusji. Temat gawędy macie tu wypisany — wskazuje głową w kierunku tablicy Kania, na której bieleje napis: „DOBRZE PRZYGOTOWAĆ SAMOCHÓD DO WYJAZDU W DROGĘ".

POJAZDY MECHANICZNE WOJSK INŻYNIERYJNYCH W CZASIE NATARCIA



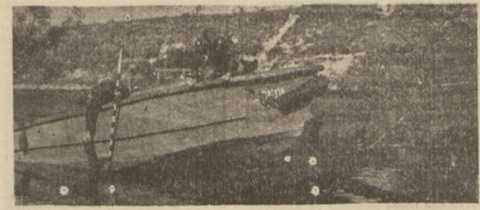
Współczesne wojska inżynieryjne. to jeden z zasadniczych rodzajów wojsk, który ma za zadanie w czasie natarcia zabezpieczać pod względem inżynieryjnym działania wojsk, a w czasie obrony razem z innymi rodzajami wojsk i służb uczynić obronę nie do pokonania. Wielka Wojna Narodowa Związku Radzieckiego wykazała, że nieprzyjaciel zawsze starał się szeroko rozbudowywać obronę pod względem inżynieryjnym. Taka obrona posiadała kilka pasów obronnych, w których były szeroko rozbudowano ciągłe rowy i łączące pozycje ryglowe oraz wszelkiego rodzaju punkty ogniowe. na budowę których zużywano dużo żelazo-betonu. Nieprzyjaciel w swojej obronie starał się zawsze uzupełnić naturalne przeszkody urządzeniami ninżynieryjnymi, aby tym samym stworzyć swoją obronę nie do pokonania.

Tym niemniej nie było wypadku, aby Armia Radziecka nie pokonała najlepiej rozbudowanej pod względem inżynieryjnym obrony npla. Było to możliwe między innymi dlatego, że w czasie natarcia ściśle współdziałały ze sobą wszystkie rodzaje wojsk. Każdy rodzaj wojsk wykonywał swoje zadanie, pomagając tym samym innym w wykonaniu ich zadań.

Wielka rola w natarciu przypada wojskom inżynieryjnym. Mają one za zadanie zabezpieczyć pod względem inżynieryjnym działania innych rodzajów wojsk, jak również biorą czynny udział w bezpośrednich walkach z nieprzyjacielem. Wojska inżynieryjne 1 i 2 Armii Wojska Polskiego okryły się chwałą w walkach z hitlerowskim najeźdźcą. Współczesne wojska inżynieryjne są na wskroś zmotoryzowane: samochód, traktor czy inny agregat odgrywa ważną rolę w działaniu tych wojsk. Wiemy, że współczesne działania wojenne odbywają się na szerokim froncie i że wojska zmuszone są pokonywać różne przeszkody wodne od małych do bardzo szerokich. Przeprawy wojsk przez przeszkody wodne zabezpieczają pontonierzy, którzy swoje urządzenia wożą na samochodach. Pontonierzy, dzięki motoryzacji, zawsze zdążają przystąpić na czas do wykonania swych zadań. Rola pojazdów mechanicznych jest tu bardzo duża i dlatego każdy kierowca w oddziałach pontonowych powinien być dobrze wyszkolony pod względem inżynieryjnym. Powinien dobrze znać zasady taktyki tych wojsk i stale dbać o sprawność swego samochodu. Trzeba pamiętać, że każdy samochód, to jeden ponton, a ponton ten jest niezbędny do zbudowania przeprawy.

Oddziały saperskie w czasie natarcia mają dużo pracy z budową różnego rodzaju mostów; dla zbudowania ich trzeba dowieźć masę materiałów drzewnych i innych. W dowożeniu tych materiałów, pojazdy mechaniczne odgrywają wielką rolę, zwłaszcza gdy weźmie się pod uwagę ograniczony czas przeznaczony na budowę tych lub innych przepraw. Również szeroko wykorzystuje się pojazdy mechaniczne w oddziałach i pododdziałach minerskich. W czasie natarcia często zdarza się, że nieprzyjaciel zaczyna kontratakować nasze nacierające wojska. Rola minerów jest tu wprost nie oceniona. W tych przypadkach czas odgrywa zasadniczą rolę i dlatego oddziały zaporowe, dzięki pojazdom mechanicznym, działają wprost błyskawicznie. Miny i materiał wybuchowy do miejsca przeznaczenia dostarczane są na samochodach. W oddziałach zaporowych wszyscy żołnierze powinni działać jak najsprawniejszy mechanizm zegarowy. Kierowcy powinni być mistrzami prowadzenia pojazdów mechanicznych w najtrudniejszych warunkach terenowych, pod różnego rodzaju ogniem nieprzyjaciela W tych warunkach jedynie od kierowcy zależy czy materiał będzie na czas dostarczony w odpowiednie miejsce

Współczesne wojsko jak w obronie, tak i w natarciu potrzebuje dużo różnego sprzętu inżynieryjnego, który muszą mu dostarczyć pojazdy mechaniczne, często na bardzo niebezpieczne odcinki zajmowane przez oddziały. I w tym przypadku pojazd mechaniczny odgrywa poważną rolę, jako środek transportowy. Stąd wniosek, że pojazdy mechaniczne w pododdziałach inżynieryjnych stały się jednym z zasadniczych elementów, które zabezpieczają mobilność, pozwalają do szybkiego i zdecydowanego działania, a tym samym do szybkiego i sprawnego wykonywania zadań.



Od umiejętności żołnierza-kierowcy zależy, czy prawidłowo ustawi samochód do spuszczenia pontonu na wodę.

Kierowca pojazdu mechanicznego w oddziale inżynieryjnym ma wielkie i odpowiedzialne zadania. Przez utrzymywanie w pełnej sprawności technicznej pojazdu mechanicznego, który będzie mógł sprawnie wykonać każde zadanie w najtrudniejszym terenie, pomaga swym kolegom-saperom.

Obecnie na obozach ćwiczebnych, wojska inżynieryjne pogłębiają swoją wiedzę wojskową, polityczną i fachową. Kierowcy w oddziałach inżynieryjnych powinni również maksymalnie wykorzystać czas, aby pogłębić nabytą wiedzę fachową i poznać taktykę tych oddziałów inżynieryjnych, w których pełnią służbę wojskową. Specjaliści służby samochodowej powinni pamiętać, jak ważna jest ta ich rola, w zabezpieczeniu zadań postawionych przed saperami, pontonierami, czy minerami.

Wojska inżynieryjne w czasie działań wojennych mają, jak wiemy, rozległe zadania; dlatego też w czasie pokoju starajmy się pogłębiać swoje wiadomości, aby można było przyjść z jak najdalej idącą pomocą swym braciom saperom. Trzeba pamiętać, że zwyciężać można tylko przez ściste współdziałanie wszystkich rodzajów wojsk i służb, przez odpowiednie zgranie wszystkich oddziałów i pododdziałów.

Tego nas uczą doświadczenia Wielkiej Wojny Narodowej Związku Radzieckiego, tego nas uczy wojskowa nauka radziecka.



UDZIAŁ MOTOCYKLISTY w rozpoznaniu



Doświadczenia ostatniej wojny światowej wykazały, jak wielkie znaczenie m rozpoznanie nieprzyjaciela w czasie działań bojowych. Przy obecnym rozwoju sztuki i techniki wojennej niemożliwe byłoby pomyślne prowadzenie działań bojowych bez należycie zorganizowanego i prowadzonego rozpoznania nieprzyjaciela.

Różnorodne sposoby prowadzenia działań bojowych przy równocześnie dużym nasileniu ich techniką wojenną spowodowały konieczność prowadzenia rozpoznania bardzo szczegółowo i wnikliwie Sposobów prowadzenia rozpoznania nie da się ująć w ciasne ramy przepisów i stosować je według szablonu. gdyż pod względem formy przeprowadzania są one bardzo różnorodne. Jest to często zależne od charakteru działań bojowych. wytworzonej sytuacji w walce i warunków terenowych.

W niniejszym artykule postaram się omówić jedynie wąski odcinek tego zagadnienia, tj. rolę motocyklistów w rozpoznaniu.

Motocykliści biorą udział przeważnie w składzie zmechanizowanego oddziału rozpoznawczego. Miniona wojna światowa wykazała, że motocykliści wchodząc przeważnie w skład zmechanizowanego oddziału rozpoznawczego najczęściej brali udział w rozpoznaniu nieprzyjaciela w pościgu. Dość często też brali udział w rozpoznaniu jako ubezpieczenie oddziału lub jako łącznicy. Oto przykłady z drugiej wojny światowej: zmechanizowany oddział rozpoznawczy N-tej jednostki, biorący udział w pościgu za nieprzyjacielem, niszczył napotkane po drodze jego małe grupy i opanowywał skrzyżowania dróg, mosty, brody i ważne punkty strategiczne. Depcząc nieprzyjacielowi „po piętach" o każdym zetknięciu się z nim, o toczeniu walk, o jego sile, zgrupowaniach i stosowanych metodach w walce, trzeba było natychmiast meldować naszym siłom głównym, które nacierały w pewnej odległości za oddziałem. Zadanie to wykonywano, oprócz innych środków łączności, przy pomocy motocyklistów jako łączników, którzy zapewniali dalsze pomyślne działanie naszych wojsk w pościgu za nieprzyjacielem.

Jednak osiąganie sukcesów przez motocyklistów biorących udział w rozpoznaniu nie przychodził łatwo. Zdobywać je można mając w tym kierunku duże doświadczenie, hart i odwagę. Motocyklista oddziału rozpoznawczego to nie przeciętny kierowca motocykla. Od takiego motocyklisty wymaga się o wiele więcej. Powinien posiadać duże wiadomości o sposobach i metodach rozpoznania nieprzyjaciela oraz musi być przede wszystkim zdyscyplinowanym, roztropnym, energicznym i odważnym żołnierzem. Cechować go winna silna wola, szybka orientacja i trafna decyzja. Wykonując niejednokrotnie trudne i skomplikowane zadania musi być w swej specjalności przeszkolony. Ważność



Po mistrzowsku opanowali swoją specjalność st. szer. Czapnik, Jasiak i szer. Moskwa. Na zdjęciu widzimy ich w czasie wykonywania „zadania bojowego".

wykonywania zadań i warunki w jakich je wykonuje zobowiązuje motocyklistę do mistrzowskiej jazdy motocyklem w ciężkim piaszczystym lub bagnistym terenie oraz po drogach polnych i bezdrożach. Musi on doskonale znać budowę motocykla, umiejętnie go eksploatować i obsługiwać gdyż tylko wzorowo utrzymany motocykl nigdy w drodze nie zawiedzie. Każdy motocyklista powinien pamiętać, że obsługę i przegląd techniczny motocykla należy przeprowadzać nie tylko w wyznaczonym okresie; wykonując np. zadanie bojowe obowiązany jest w każdej wolnej chwili dorywczo przeglądać motocykl, zwracając szczególną uwagę na instalację elektryczną, wszelkie złącza, śruby i nakrętki oraz na należyte smarowanie silnika.

Jeszcze jedną ważną cechą motocyklisty w rozpoznaniu jest umiejętne dostosowywanie się do terenu i maskowanie jak na postoju, tak i w czasie jazdy. W tym celu wykorzystuje się ukryte drogi, zalesione odcinki, wąwozy i wszelkie wklęśnięcia terenu. Drogę i miejsca krótkiego postoju trzeba wybierać tak, by sylwetka motocykla i jego załogi nie była widoczna od strony nieprzyjaciela, a jeśli jest to niemożliwe, należy unikać takich sytuacji, w których motocykl z załogą mógłby być widoczny od strony nieprzyjaciela na tle horyzontu. Ponadto dla lepszego maskowania się w terenie nie należy na miejscach postoju zostawiać jakichkolwiek przedmiotów, jak puszki po konserwach, papier, resztki jedzenia itp oraz zbytnio wygniatać trawy i łamać gałęzi, gdyż pozwoli to nieprzyjacielowi zorientować się w istnieniu naszych wojsk w tym rejonie.

ppłk Pawłowski

letnich ĆWICZENIACH



EGZAMINY KIEROWCY NA PKT.

Kierowca samochodu „Gaz 51" st. szer. Malewski zatrzymał wóz po dokonaniu ostatnich czynności związanych z przeglądem samochodu przed wyjazdem, wyjął kluczyk z zamku zapłonu i wyszedł z kabiny, rzucając jeszcze raz spojrzenie na zewnętrzny wygląd pojazdu.

„Wszystko w porządku" — pomyślał — mogę meldować st. sierżantowi gotowość do drogi".

Po zameldowaniu dowódcy o dokonaniu przez niego ostatecznej kontroli przed wyjazdem st. szer. Malewski otrzymał rozkaz wyjazdu z podpisem stwierdzającym techniczną sprawność samochodu i odjechał na Punkt Kontroli Technicznej.

Dyżurnym PKT jest dzisiaj doświadczony mechanik samochodowy plutonowy Kowalski.

St. szer. Malewski postawił na plac PKT swój samochód, wziął ze sobą rozkaz wyjazdu i zameldował się u dyżurnego.

Plutonowy Kowalski skontrolował podpis dowódcy stwierdzający sprawność samochodu, sprawdził miesięczny plan eksploatacji celem stwierdzenia, że postawiony do sprawdzenia samochód nie jest przewidziany w tym dniu do okresowego przeglądu technicznego i wyszedł z pomieszczenia dyżurnego, by przystąpić do sprawdzenia samochodu.

Kierowca Malewski był pewny, że jego wóz jest sprawny, jednak gdy podchodził wraz z dyżurnym do pojazdu, spojrzał na jego wygląd ponieważ wiedział, że plutonowy Kowalski nie przeoczy żadnego szczegółu, zauważy najmniejszą usterkę. Plutonowy Kowalski przystąpił do przeglądu, który trwał zaledwie 8 — 10 minut, ale nic nie uszło jego uwagi.

Podłużny drążek kierowniczy, resory, smarownice, ciśnienie powietrza w dętkach — wszystko w porządku. Maska do góry! Poziom oleju — przepisowy, zaciski akumulatora czyste i nasmarowane, poziom elektrolitu odpowiedni, rozdzielacz, przewody instalacji elektrycznej wysokiego i niskiego napięcia nie budzą zastrzeżeń. Przewody układu chłodzenia, naciągnięcie paska wietrznika, poziom wody, kurki spustowe w porządku. Połączenie poprzecznego drążka z ramieniem zwrotnicy w porządku. O! jest usterka i st. szer. Malewski wysłuchuje uwagi dyżurnego i jego polecenia. Tablica rejestracyjna jest z lekka pogięta i śruby mocujące ją do zderzaka obluźnione.

Polecenie brzmi: dokręcić nakrętki natychmiast, a po przyjeździe, zdjąć tablicę, wzmocnić blachą, wyprostować i namalować literę i cyfry świeżą farbą.

Sprawdzanie trwa dalej. Ciśnienie powietrza w pozostałych dętkach, stan narzędzi i wyposażenia, kłódki na skrzynkach narzędziowych, tylna tablica w porządku. Zapasowe koło umocowane i ma odpowiednie ciśnienie.

Dyżurny otwiera drzwiczki kabiny i raptem klamka drzwi spada na ziemię.

Dyżurny PKT nic nie powiedział kierowcy, lecz ten już wiedział, że trzeba natychmiast usunąć usterkę, gdyż nie zostanie wypuszczony za bramę.

A plutonowy Kowalski kontynuuje przegląd zwiększając wymagalność.

W kabinie kierowcy — porządek. Teraz uruchomić silnik. Wysłuchał jego pracę na wolnych obrotach, skontrolował powtórnie szczelność przewodów układu chłodzenia i zasilania przy uruchomionym silniku, wsiadł do kabiny, sprawdził luz pedału sprzęgła i hamulca oraz naciągnięcie sprężyny pedału przepustnicy mieszanki, sprawdził włączanie biegów i ruszył, by sprawdzić pojazd podczas jazdy.

Po ukończeniu przeglądu plutonowy zbadał wykonanie swego polecenia: umocowanie tablicy i klamki drzwiczek. „Teraz dobrze, nie zgubicie w drodze" powiedział i wydał rozkaz na opuszczenie PKT. Kierowca odetchnął z ulgą i odjechał do dyspozytora, gdzie zostanie odnotowana godzina wyjazdu i otrzyma dowód rejestracyjny po czym będzie mógł ruszyć w drogę.

Po powrocie dyżurny PKT, plutonowy Kowalski, wpisuje do księgi kontroli zauważone usterki i zamelduje zastępcy dowódcy oddziału do spraw technicznych o przebiegu służby na PKT. Dowódca, po przeanalizowaniu stwierdzonych usterek wyda odpowiednie polecenie poszczególnym dowódcom o usunięciu braków i sprawdzeniu pozostałych pojazdów,

Holowanie samochodów



Samochody wojskowe zmuszone są często pracować w bardzo trudnych warunkach drogowych lub w terenie. Okoliczność ta niejednokrotnie zmusza do holowania wydobytych z ugrzęźnięcia pojazdów, a jeśli są uszkodzone — doprowadzenia ich do miejsca postoju.

Holowanie uszkodzonego pojazdu, szczególnie w ciężkich warunkach terenowych, wymaga od kierowcy specjalnych umiejętności. Podstawową zasadą holowania samochodów jest ostrożne i pewne prowadzenie samochodu holującego oraz utrzymanie należytej sygnalizacji między kierowcami obu pojazdów. Kierowca pojazdu holowanego powinien nieustannie obserwować samochód holujący, przewidywać czynności kierowcy tego samochodu i w zależności od tego prowadzić swój pojazd tak, aby lina holownicza była przez cały czas naciągnięta.

Szczególnie trzeba zwracać uwagę na właściwe przymocowanie holu do obydwu pojazdów, niezależnie od tego czy jest to hol sztywny, czy też lina. Długość holu powinna wynosić co najmniej 5 m (rys. 1), aby umożliwić kierowcy holowanego pojazdu wymijanie przeszkód na drodze. Do

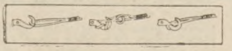


Rys. 1

holu w jego środkowej części należy przymocować chorągiewkę, która by zwracała uwagę innych pojazdów i zapobiegała wypadkom najechania.

Lina holownicza winna być tak przymocowana do haków, aby przy zluźnieniu nie spadała (rys. 2). Jeśli samochód ma dwa haki, to linę holowniczą mocuje się do obydwu. Jeżeli samochód holowany haków nie posiada, to linę przymocowuje się do końców przedniej poprzecznicy ramy.

Przed rozpoczęciem holowania ładunek z samochodu holowanego należy przełożyć na pojazd holujący.



Rys. 2

Z miejsca należy ruszać z pierwszego biegu zwracając uwagę na stopniowe naciąganie się liny holowniczej. Z chwilą pełnego naciągnięcia liny należy całkowicie zwolnić pedał sprzęgła. Przy zmianie biegów nie wolno nagle zwiększać lub zmniejszać szybkości jazdy. W tym celu należy płynnie rozpędzić samochód, szybko włączyć odpowiedni bieg, po czym równomiernie przyśpieszać szybkość jazdy mając sprzęgło włączone do połowy do chwili powtórnego naciągnięcia liny holowniczej. Raptowne zwiększenie szybkości po zmianie biegu może spowodować zerwanie liny holowniczej. Przy zmianie biegu z wyższego na niższy należy postąpić w sposób odwrotny, tzn. szybko dodać „gazu", aby w ten sposób zapobiec zbyt gwałtownemu zmniejszeniu szybkości jazdy.

Należy unikać zmiany biegów przy dojeżdżaniu do wzniesienia. Szybkość jazdy podczas holowania samochodu nie powinna przekraczać 15 km/godz. na drogach o suchej nawierzchni i 10 km/godz. na drogach śliskich. Zjeżdżając z pochyłości, samochód trzeba prowadzić równomiernie, nie zatrzymywać się i nie hamować hamulcami, lecz silnikiem. Jeżeli kierowca samochodu holującego chce się zatrzymać podaje znak ręką. Przekonawszy się, że



Rys. 3

znak jego został przez kierowcę pojazdu holowanego przyjęty, zjeżdża na prawą stronę drogi, wyłącza bieg i poruszając się wskutek siły bezwładności do osiągnięcia szybkości piechura płynnie hamuje. Zatrzymywać się można jedynie na płaskim odcinku drogi (rys. 3).

Podczas jazdy na zakrętach należy przestrzegać następujących zasad prowadzenia: im ostrzejszy jest zakręt, tym większy łuk należy opisywać, ażeby nie ściągnąć holowanego samochodu z drogi. Równocześnie kierowca samochodu holowanego winien nieco zjechać na lewą stronę drogi, upewniwszy się uprzednio, że z przeciwnej strony nie nadjeżdża żaden pojazd. Kierowca samochodu holującego przez cały czas jazdy powinien zwracać uwagę na sygnały podawane z pojazdu holowanego i utrzymywać linę holowniczą w ciągłym naciągnięciu. Jeżeli poczuje, że lina holownicza jest dostatecznie naciągnięta powinien wtedy łagodnie przyhamować, zwalniając pedał hamulca natychmiast po powtórnym naciągnięciu się liny. Gwałtowne hamowanie w takich wypadkach jest główną przyczyną zerwania liny holowniczej. W razie zerwanie się liny ho-



Rys. 4

lowniczej kierowca samochodu holowanego powinien kilkakrotnie podać przerywany sygnał dźwiękowy i, nie hamując, jechać rozpędem dalej, aż do zatrzymania się samochodu.

Samochód holowany powinien jechać koleiną samochodu holującego. Wyjeżdżanie na środek lub na lewą tsronę drogi itp. jest zakazane. Na drodze o zniszczonej lub słabej nawierzchni nie należy jechać koleiną samochodu holującego, lecz nieco z boku od niej. Podczas jazdy w nocy samochód winien mieć zapalone światła, w przeciwnym razie, szczególnie na zakrętach, może łatwo dojść do zderzenia z pojazdami nadjeżdżającymi z przeciwnego kierunku. Przy zatrzymywaniu kierowca samochodu holowanego winien zjechać na prawą stronę drogi, zluźniając linę holowniczą, ale nie dopuszczając, by wlekła się po ziemi.

Samochodów z uszkodzonym układem kierowniczym, przednią osią, kołami lub z niesprawnymi hamulcami nie wolno holować ani na sztywnym, ani na luźnym holu. W razie gdy uszkodzonego samochodu nie da się całkowicie załadować na skrzynię ładunkową, należy umieścić na niej jego przód i odpowiednio go zamocować po czym rozpocząć holowanie (rys. 4).

kpt. Z. Kubiak

Jak oszczędzać paliwo w lecie

(zakończenie)

W 14 numerze „Kierowcy" podaliśmy kilka przyczyn wpływających na nadmierne zużycie paliwa. Niektóre z nich na przykład warunki drogowe i atmosferyczne nie są, oczywiście, zależne od kierowcy. Pozostałe jednak po większej części zależą od samego kierowcy.

Cóż więc ma czynić młody kierowca, kiedy podczas letnich ćwiczeń może być oderwany od swego oddziału i zdany na własne siły i doświadczenie?

A więc żeby nie przekroczyć ustalonej normy zużycia paliwa, a nawet umieć zaoszczędzić trzeba:

1. Utrzymywać swój pojazd w doskonałym stanie technicznym. Codziennie go przeglądać, czyścić, myć, usuwać te niedomagania, które wolno kierowcy usuwać we własnym zakresie, smarować, tankować i w ogóle nie myśleć o własnym wypoczynku i nie odchodzić od pojazdu dopóty, dopóki nie będzie doprowadzony do stanu natychmiastowego użycia. O wszelkich niedomaganiach, których przyczyn sam kierowca nie może odnaleźć lub usunąć trzeba natychmiast meldować swemu przełożonemu.

2. Utrzymywać podczas jazdy temperaturę silnika w granicach 80—90 st. C, a ciśnienie oleju w granicach 1,2 — 4 km cm². W tym celu trzeba często zwracać uwagę na termometr i na wskaźnik ciśnienia oleju.

3. Prowadzić pojazd, o ile warunki nie zmuszają do pośpiechu, zawsze z „ekonomiczną" szybkością ustaloną przez fabrykę dla każdej marki pojazdu.

4. Podczas postoju zatrzymywać silnik.

5. Zwracać uwagę na znaki drogowe i świetlne i nigdy nie dojeżdżać do nich na zbyt wielkich szybkościach, ażeby w ostatniej chwili nie potrzeba było hamować.

6. Przed zakrętami zawczasu zwalniać szybkość, aby nie zaszła konieczność hamowania.

7. Dbać, by przepustnica powietrza, po uruchomieniu silnika, była całkowicie otwarta.



Jazda po złych drogach lub w terenie niszczy pojazd i zwiększa zużycie paliwa, dlatego niejednokrotnie lepiej jest wybrać cokolwiek dłuższą, ale zato lepszą drogę. Dla uniknięcia mimowolnych nieraz wstrząsów powodujących zbędne gwałtowne naciśnięcie na pedał przepustnicy mieszanki, a tym samym niepotrzebny zastrzyk paliwa do rury ssącej, można umieścić obok pedału podpórkę na której opieramy stopę.

Doświadczony kierowca prowadzi pojazd dziesiątki nieraz kilometrów nie używając wcale hamulców. Wyłączając przypadki nagłe, taki kierowca zawsze zmniejsza szybkość przez zdjęcie stopy z pedału przepustnicy mieszanki. Takie prowadzenie pojazdu w wysokim stopniu przyczynia się do zmniejszenia zużycia paliwa.

W. F.

Jak troszczyć się o koło zapasowe

W czasie letnich obozów wzrasta ilość przejechanych kilometrów naszego transportu, a więc i zużycie ogumienia. Ponieważ oszczędność w ogumieniu przynosi państwu duże korzyści, wszyscy musimy stanąć do walki o przedłużenie jego używalności.

Najwięcej zaoszczędzimy opony przez właściwą eksploatację samochodu i przez wzmożoną troskę o nie, szczególnie w trudnych warunkach obozowych.

W artykule niniejszym zajmiemy się sprawą często zapomnianą, a mianowicie kołem zapasowym. Jak ważne jest należyte utrzymanie w pełnej sprawności technicznej koła zapasowego, wiemy o tym wszyscy. Wiemy również, że im więcej troszczymy się o koło zapasowe podczas codziennej obsługi technicznej, tym mniej tracimy czasu na doprowadzenie do normalnego stanu uszkodzonego koła w czasie jazdy.

Do codziennych czynności związanych z obsługą techniczną należy również sprawdzenie ciśnienia w dętce koła zapasowego i jego umocowania, które musi gwarantować, że w czasie jazdy śruby się nie odkręcą i nie zgubimy koła po drodze. Należy zwrócić szczególną uwagę, aby po umocowaniu na koło nie działały smary, czy inne produkty ropy naftowej, które niszczą gumę.

Najwięcej pracy wkładamy w przygotowanie koła zapasowego do eksploatacji w czasie dokonywania Przeglądu Technicznego Nr 3, kiedy koło, należy rozmontować, oczyścić z rdzy i brudu, oponę w środku posypać talkiem, sprawdzić czy nie jest uszkodzona i usunąć z niej wszystkie obce ciała (np. gwoździe itp). Po założeniu koła i napompowaniu dętki do odpowiedniego ciśnienia przystępujemy do przestawienia opon. Stosujemy zasadę, że na każdej osi muszą się znajdować opony mniej więcej o jednakowym stopniu zużycia bieżnika. W braku jednakowo zużytych opon opona o lepszym bieżniku powinna być zakładana na koło zewnętrzne. W związku z tym nie możemy trzymać zbyt długo nieeksploatowanego koła zapasowego, ponieważ zużycie opony znacznie odbiło by się od pozostałych opon.

Podaliśmy kilka ważniejszych punktów jak troszczyć się o koło zapasowe, które bywa często przez kierowców traktowane po macoszemu, czasami nawet zapomniane, jednak tylko do chwili uszkodzenia opony. Wówczas staje się obiektem żywego zainteresowania kierowcy i odpłaca z nawiązką włożoną w nie pracę lub doprowadza do rozpaczy niestarannego kierowcę, który nie mogąc go użyć musi tracić cenny czas na naprawę dętki i opony. Łatwo osądzić co jest lepsze. Troszczmy się więc ciągle o nasz sprzęt samochodowy i nie zapominajmy również o utrzymaniu w sprawności technicznej koła zapasowego.

Czy prawidłowo przełączasz biegi?

Kiedy początkujący kierowca wprawi się w zmianę biegów i czynności z tym związane wykonuje automatycznie bez odwracania uwagi od drogi i kierownicy, wydaje się, że dobra i sprawna jazda polega tylko na odpowiednim opanowaniu kierownicy. Tymczasem, o ile się da, unika on zmiany biegów, a zwłaszcza z wyższego na niższy (np. z czwartego na trzeci), zupełnie świadomie i mimo „całkowitego" opanowania tej czynności, skrzynka biegów wydaje nieprzyjemne i szkodliwe zgrzyty. Aby zrozumieć, skąd one pochodzą, musimy wiedzieć jakie są istotne przyczyny ich powstawania.

Ruszamy więc samochodem pierwszym biegiem. Przy stosunkowo szybkich obrotach silnika, koła pojazdu obracają się powoli. Szybkie obroty silnika przenoszone są na wałek sprzęgła i wałek pośredni, wałek pędny zaś, dzięki odpowiedniemu przełożeniu kół zębatych obraca się znacznie wolniej. Przy przejściu na drugi bieg, przełożenie kół zębatych ulega jednak zmianie, różnice się zmniejszają, wreszcie przy włączeniu biegu bezpośredniego wałki sprzęgła i pędny obracają się z jednakową szybkością. Aby koła zębate mogły się łatwo zazębić powinny one obracać się z jednakową szybkością obwodową, innymi słowy stosunek ich szybkości kątowych powinien być równy odwrotnemu stosunkowi ich wielkości. Tymczasem z chwilą wyłączenia sprzęgła i ustawienia dźwigni na „luzie", wałek pędny, połączony z osią napędową samochodu, obraca się niemal, że z dotychczasową szybkością, a wałki sprzęgła i pośredni, odłączone od silnika i reszty układu napędowego, zatracają na skutek siły bezwładności swoją szybkość kątową bardzo powoli. Należałoby więc odczekać z dźwignią w pozycji wyłączenia tak długo, aż wałek sprzęgła zwolni; bieg następny da się włączyć wtedy bez zgrzytów. Sposób ten powoduje jednak równocześnie stratę szybkości pojazdu i z tego powodu nie jest zadawalający.

Jeszcze trudniej przedstawia się sprawa redukowania biegów. Tutaj zwolnić trzeba obroty wałka pędnego, a co zatem idzie całego samochodu. Uzyskiwano to za pomocą przyhamowania pojazdu w chwili, kiedy dźwignia znajdowała się w położeniu wyłączenia. W wyniku tego, w czasie jazdy pod górę, kiedy zależy nam specjalnie na tym, aby nie tracić szybkości, gdy zwiększone opory jazdy zmuszają kierowcę do przejścia na niższy bieg, musiałby on przez użycie hamulców albo przy bardzo stromym podjeździe przez odczekanie chwilę z rozłączoną skrzynką biegów, tracić na cennej szybkości. Poza tym, dobry kierowca nie redukuje biegów dopiero wtedy, gdy silnik nie może już podołać swojej pracy i szarpie całym wozem, ale dzięki wprawie i dobremu wyczuciu na chwilę przed tym.

Aby umożliwić prawidłową zmianę biegów, w skrzynkach biegów samochodów lekkich wprowadzono tzw. synchronizator, wyrównujący szybkość obrotów wałków sprzęgła i pędnego. Przy włączaniu biegu bezpośredniego takiej skrzynki biegów powierzchnia stożkowa synchronizatora zostaje dociśnięta do powierzchni stożkowej koła zębatego wałka sprzęgła i przez tarcie wyrównuje jego szybkość obrotową. Dzięki temu zmniejsza się czas zatrzymania dźwigni w pozycji na „luzie" redukowanie zaś biegów następuje bez hamowania.

W samochodach ciężarowych, gdzie skrzynka biegów i wszystkie jej części są znacznie większe, synchronizatora nie stosuje się. Przyczyna tego leży w tym, że koła zębate są znacznie większe i cięższe, mają większa siłę bezwładności i zachowują się podobnie, jak koło rozpędowe. Tarcie synchronizatora nie wystarcza do wyrównania obrotów. Poza tym przełożenie kół zębatych poszczególnych biegów jest znacznie większe w samochodzie ciężarowym niż osobowym (w przeciętnym samochodzie osobowym bieg pierwszy — 1:3,5, w przeciętnym ciężarowym bieg pierwszy — 1:7). Silnik spalinowy odłączony od układu napędowego zwalnia natychmiast swoje obroty po cofnięciu nogi z pedału przepustnicy. Wystarczy więc w chwili gdy dźwignia znajduje się w położeniu wyłączenia włączyć na moment sprzęgło, by silnik przyhamował obroty wałków sprzęgła i pośredniego. Sposób ten nazywamy „z podwójnym sprzęganiem". Przy redukowaniu biegów nieobciążony silnik zwiększa natychmiast obroty po przyciśnięciu pedału przepustnicy.

Po ustawieniu dźwigni w położeniu wyłączenia włączamy więc na moment sprzęgło i zwiększamy szybkość obrotów silnika, zwiększając w ten sposób również szybkość obrotów sprzęgła. Sposób ten nazywamy „stosowaniem międzygazu". Ponieważ robimy to dosyć szybko, tracimy stosunkowo bardzo mało na szybkości pojazdu.

Na zakończenie przypomnijmy sobie kolejność czynności przy prawidłowym zmienianiu biegów w samochodzie ze skrzynką biegów bez synchronizatora.

W czasie jazdy lewa noga oparta jest swobodnie na podłodze, prawą przyciskamy pedał przepustnicy. W celu zmiany biegu:

1) równocześnie lewą nogą wyciskamy pedał sprzęgła, prawą nogę zdejmujemy z pedału przepustnicy. Następnie,

2) dźwignię skrzynki biegów przesuwamy w połóżenie wyłączenia,

3) zwalniamy na chwilę pedał sprzęgła,

4) po ponownym naciśnięciu na pedał sprzęgła, włączamy łagodnym ruchem następny kolejny bieg i wreszcie

5) włączamy sprzęgło — lewą nogę opieramy na podłodze, prawą nogą przyciskamy pedał przepustnicy.

Przy redukowaniu biegów czynności są identyczne, tylko przy czynności trzeciej w chwili włączenia sprzęgła przyciśniemy pedał przepustnicy, aby zwolnić go równocześnie z ponownym wyłączeniem sprzęgła, a nawet o ułamek sekundy później. Łagodniej też włączamy sprzęgło przy czynności piątej i nie dodajemy już „gazu".

Należy przy tym jednak pamiętać, że przy zmianie biegów, łączymy je kolejno. Nie wolno nam w żadnym przypadku przerzucać biegów bezpośrednio np. z biegu drugiego na czwarty, czy też odwrotnie. Musimy choć na chwilę włączyć bieg trzeci.

Walka z korozją

Poszczególne części samochodu w miarę jego pracy ulegają zużyciu, którego przyczyną może być mechaniczne ścieranie się cząstek metalu trących się powierzchni lub ich korozja. Określenie to znamy dziś prawie wszyscy. Rozpatrzmy więc jakie zjawiska towarzyszą korozji i jakie stosujemy środki, aby jej zapobiec.

Korozja oznacza atakowanie metali przez czynniki chemiczne i związane z tym niszczenie zewnętrznych warstw metalu. Jest to więc działanie bardzo szkodliwe i walka z korozją jest zagadnieniem dużej wagi. Korozja może być wynikiem działania gazów (np. tlenu z powietrza) i cieczy przewodzących prąd elektryczny (tzw. elektrolitów). W przypadku pierwszym powstaje zwykle warstwa tlenku metalu chroniącego metal od dalszego utleniania (np. utlenianie glinu, miedzi itp.). Jeśli natomiast mamy do czynienia z cieczami (np. woda, różne opary, kwasy itp.) przenikają one między poszczególne ziarna metalu tworząc drobne ogniwa elektryczne, skutkiem czego następuje rozpuszczanie (nadgryzanie) metalu.

Typowym przykładem korozyjnego działania tlenu i wilgoci z powietrza na stal jest jej rdzewienie. Powstający na powierzchni stali brunatnoczerwony nalot (rdza) jest właśnie produktem elektrochemicznego działania tych czynników.

Obecność w cieczy elektrolitycznej kwasów i roztworów soli, znacznie przyśpiesza korozję metali. Również ogniwa galwaniczne powstają łatwiej jeśli ciecz łączy dwa różne metale (np. nieszczelne pokrycie stali niklem — obserwujemy intensywne rdzewienie w miejscach źle poniklowanych).

W jaki sposób chronimy metale od korozji? Walka z niszczycielską plagą korozji metali polega na pokrywaniu narażonych na korozję powierzchni warstwą ochronną.



Starannie konserwuje nadwozie samochodu st. szer. J. Wieczorek, który pod nadzorem kolegi, doświadczonego lakiernika pododdziału st. szer. F. Zygnera, spryskuje lakierem swego Gazu-51.

Mogą to być powłoki tłuszczowe, różnego rodzaju lakiery i farby względnie pokrycie warstwą metalu (niklowanie, chromowanie, kadmowanie itp.).

Pokrycia tłuszczowe stosuje się przede wszystkim przy składowaniu i przechowywaniu części metalowych, jako pokrycia chwilowe. Warstwa ochronna smaru powinna być przy tym wolna od domieszek wywołujących korozję metali (woda, kwaśne lub zasadowe związki). Warto tu dodać, że oleje stosowane do silnika i pozostałych agregatów, poza zadaniem zmniejszenia tarcia czy też chłodzenia, mają również chronić trące się części od korozji.

Malowanie stosuje się do pokrywania zewnętrznych powierzchni samochodów, a także wewnętrznych powierzchni zbiorników i misek olejowych, szczególnie lanych. Głównym wymaganiem stawianym powłoce malarskiej jest mocne i szczelne jej doleganie do pokrywanej powierzchni oraz odpowiednia wytrzymałość. Ponadto musi ona być odporna na działanie czynników atmosferycznych (słońce, deszcz) oraz benzynę, oleje i temperaturę. Malowanie może być dokonywane za pomocą pędzli ręcznych względnie natryskowo. Malowanie natryskowe stosuje się przede wszystkim do lakierów nitrocelulozowych.

W zależności od natryskiwanego materiału stosuje się pistolety do natryskiwania: a) z górnym zbiornikiem — zasilanie pistoletu następuje pod własnym ciężarem lakieru i b) z dolnym zbiornikiem — zasilanie pistoletu następuje pod wpływem ciśnienia powietrza sprężonego do 0,2—1,5 atm. Natryskiwanie odbywa się pod ciśnieniem sprężonego powietrza (0,5—5 atm.) zależnie od gęstości (konsystencji) materiału.

Pokrywanie stali warstewką ochronnego metalu może odbywać się za pomocą zanurzenia pokrywanego przedmiotu w roztopionym metalu względnie za pomocą galwanizowania, cementowania lub natryskiwania. Sposób pierwszy jest najstarszym i najbardziej rozpowszechnionym. Może on być stosowany tylko w odniesieniu do metali mających niski punkt topliwości, a więc do pokrywania cyną i cynkiem i w wyjątkowych wypadkach ołowiem. Kadm jest stosunkowo rzadko stosowany ze względu na wysoką cenę tego metalu. Trzeba tu dodać, że pokrycie cynkiem na gorr.o jest najbardziej odporne, bez porówna..a większe niż przy innych sposobach.

Elektrolityczne powlekanie części metalami nierdzewnymi jest procesem dość skomplikowanym i wymagającym kosztownych urządzeń, dlatego też stosuje się je do części szczególnie silnie narażonych na korozję (np. pierścienie tłokowe). Częściej natomiast stosuje się pokrycia galwanizacyjne ze względów dekoracyjnych oraz przy regeneracji części. Najpopularniejszymi metalami antykorozyjnymi są kadm i cynk. Ponadto, jako metale do galwanicznego pokrywania stosuje się miedź, nikiel, mosiądz, cynę i chrom. Galwaniczne metody pokrywania metali opierają się na zjawisku elektrolizy roztworów wodnych soli metalicznych.

Proces usuwania skutków działania korozji nosi nazwę wytrawiania (bejcowanie). Części przeznaczone do pokrywania galwanicznego muszą być ponadto odtłuszczone. Odtłuszczać możemy za pomocą rozpuszczalników lub elektrolitycznie.

Pokrywanie galwaniczne jest procesem, przy którym należy zachować dużą ostrożność, aby nie ulec zatruciu względnie porażeniu prądem elektrycznym. Przy galwanizacji stosuje się prąd stały. Źródłem prądu są zwykle prądnice prądu stałego.

Natryskiwanie metalu warstwą ochronną odbywa się za pomocą pistoletów natryskowych. Zasada działania pistoletu polega na tym, że pokrywający metal w postaci drutu zostaje roztopiony płomieniem gazowym lub elektrycznie, rozproszony i rzucony strumieniem sprężonego powietrza na pokrywaną powierzchnię. Główną zaletą tego sposobu jest to, że natryskiwanie można wykonać na przedmiocie całkowicie wykończonym. Warstwa pokrycia jest jednak porowata. Sposób ten stosowany jest przede wszystkim do regeneracji części zużytych. Przed rdzewieniem stali dobrze chronią roztwory alkaliczne jak wapno, ług sodowy itp. Tym tłumaczy się np. znane zjawisko, że żelazo zawarte w betonie (żelbet) nie rdzewieje.

JAK PRAWIDŁOWO NAPEŁNIAĆ *amortyzator płynem?*

Chociaż dolewanie płynu do amortyzatora odbywa się co prawda rzadko, bo po przebiegu 6000 km, a całkowita wymiana raz do roku, jednak aby napełnianie szło sprawnie i szybko trzeba czynność tę wykonywać w następującej kolejności:

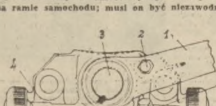
1. Odłączamy cięgło amortyzatora od ramienia 1 (patrz rys.) i odkręcamy nakrętki śrub mocujących amortyzator do ramy, po czym zdejmujemy go i oczyszczamy skrobakiem i czyściwem z kurzu i błota. Oczyszczać trzeba bardzo starannie, gdyż dostanie się do amortyzatora najmniejszych nawet cząstek brudu lub piasku szybko go zniszczy.

2. Odkręcamy kluczem do nakrętek korek 2 wlewu umieszczony w górnej części kadłuba, obok wałka 3 ramienia amortyzatora.

3. Zaciskamy amortyzator w imadle warsztatowym w położeniu poziomym tak, aby ramię i otwór wlewu znalazły się na górze i wolno wlewamy płyn składający się z 60 proc. (po odważeniu) oleju transformatorowego i 40 proc. oleju turbinowego. Płyn należy wlewać małymi dawkami do poziomu krawędzi otworu wlewu i przy wlewaniu cały czas poruszać ramieniem amortyzatora, gdyż przy tym otwierają się kolejne zawory przelewowe tłoczków i płyn wypełnia wszystkie przestrzenie i kanały amortyzatora. Po wlaniu płynu zdejmujemy amortyzator z imadła.

4. Obracamy amortyzator w położenie robocze, czyli w takie, w jakim jest ustawiony na samochodzie i obowiązkowo czekamy aż ścieknie nadmiar płynu; dopiero po upewnieniu się, że płyn więcej nie wycieka — szczelnie zakręcamy korek wlewu.

5. Ustawiamy i umocowujemy amortyzator na ramie samochodu; musi on być niezawodnie przymocowany do podłużnicy ramy śrubami z nakrętkami i sprężystymi podkładkami.



Amortyzator samochodu Gaz-63:

1 — ramię; 2 — korek wlewu; 3 — wałek ramienia; 4 — zawór ciśnieniowy; 5 — zawór zwrotny.

6. Łączymy górny koniec cięgła z ramieniem amortyzatora sworzniem, umocowanym nakrętką ze sprężystą podkładką i na tym kończymy naszą czynność.

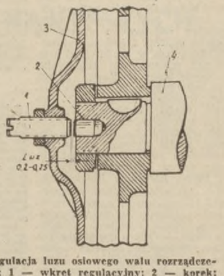
Trzeba jeszcze pamiętać, że przy zmianie płynu kadłub i poszczególne części amortyzatora należy obowiązkowo przemyć naftą lub benzyną, po czym wytrzeć suchą szmatką i osuszyć sprężonym powietrzem. Pokrywy zaworów 4 i 5 trzeba odkręcać specjalnym kluczem nasadowym i w żadnym razie nie używać do tego przecinaka i młotka, jak to robią niekiedy niedoświadczeni kierowcy. Po zdjęciu amortyzatora dobrze jest nasmarować gumowe tuleje cięgieł płynem hamulcowym lub olejem rycynowym zmieszanym z grafitem. Nie wolno natomiast smarować je olejem pochodzenia mineralnego.

Z radą MECHANIKOM

OBSŁUGA MECHANIZMU ROZRZĄDCZEGO SAMOCHODU ZIS-151

W mechaniźmie rozrządczym trzeba okresowo sprawdzać i regulować odstępy między trzonkami zaworów a popychaczami. Zawory reguluje się na ogrzanym silniku w sposób następujący: zdjąć pokrywę komory zaworowej, obrócić wał korbowy silnika o tyle, by znak MBT umieszczony na kole zamachowym pokrył się z kreską wytłoczoną na obudowie koła zamachowego. Wyregulować odstęp 4, 6, 8, 10, 11 i 12 zaworów, sprawdzając go szczelinomierzem. Jeżeli odstęp jest normalny, to szczelinomierz o grubości 0,25 mm powinien wchodzić z nieznacznym oporem, szczelinomierz zaś o grubości 0,2 mm — swobodnie. Następnie trzeba obrócić wał korbowy o jeden obrót do pokrycia się znaków nastawnych wytłoczonych na kole zamachowym i jego obudowie i wyregulować odstęp 1, 2, 3, 5, 7 i 9 zaworów.

W razie stuku zaworów należy natychmiast wyregulować odstępy pamiętając, że niewłaściwy odstęp może spowodować złamanie, nadpalenie grzybków i gniazd zaworów oraz przedwczesne zużycie wału rozrządczego.



Regulacja luzu osiowego wału rozrządczego: 1 — wkręt regulacyjny; 2 — korek; 3 — pokrywa komory kół zębatych rozrządu; 4 — wał rozrządczy.

Należy również sprawdzać stan sprężyn zaworowych i wymieniać zużyte na nowe oraz od czasu do czasu oczyszczać zawory z osadu węglowego i docierać je w razie potrzeby. Ponadto jest rzeczą b. ważną utrzymywanie normalnego luzu osiowego wału rozrządczego i natychmiastowe jego wyregulowanie w razie stuku kół zębatych rozrządu. Luz osiowy koła rozrządczego reguluje się przez dokręcenie wkrętu 1 (patrz rys.) do oparcia o korek 2 z następnym odkręceniem wkrętu o 1/4 obrotu. Wkrętu regulacyjnego nie należy mocno zakręcać aby nie uszkodzić korka 2. Po wyregulowaniu nie zapomnieć umocować wkrętu nakrętką.

Czytelnicy piszą — REDAKCJA ODPOWIADA

St. szer. Gajda Józef w liście do Redakcji zapytuje, jak należy naprawiać wybite gniazda zaworów i czy można to wykonać domowym sposobem, w garażu?

Wybite gniazda zaworów (patrz rysunek) naprawia się zazwyczaj przez rozwiercenie ich trzema frezami, stanowiącymi komplet lub przez przeszlifowanie podobnymi trzema ściernicami (kamieniami szlifierskimi) z równoczesnym przeszlifowaniem zaworów. Naprawa wybitych gniazd nie może się odbywać w garażu, lecz musi być dokonana w warsztacie.

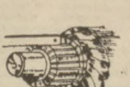
Aby uniknąć tego kłopotu nie należy dopuszczać do wybicia gniazd. Wybicie, które nastąpiło po przejechaniu 20 000 km uważa się za następstwo normalnego zużycia, wcześniejsze zaś, występuje zawsze z winy kierowcy i świadczy o dłuższej pracy silnika przy rozregulowanych zaworach. Dlatego też trzeba od czasu do czasu regulować zawory względnie robić to każdorazowo, gdy się słyszy stukanie zaworów.



Wybicie gniazd można łatwo rozpoznać po następujących charakterystycznych objawach: silnik zaczyna źle ciągnąć, samochód nie rozwija maksymalnej szybkości i zużywa nadmierną ilość paliwa.

St. mar. Czuba zapytuje jakie są objawy wytwarzania przez prądnicę słabego prądu, dlaczego to powstaje i jak się naprawia.

Przyczyną wytwarzania przez prądnicę słabego prądu lub prądu o zmiennym natężeniu jest wystawanie miki z kolektora twornika wskutek czego szczotki drgają i iskrzą. Może być również z powodu zwarcia dwóch lub trzech zwojów twornika prądnicy.



Objawy tego niedomagania możecie łatwo spostrzec, a są one następujące:

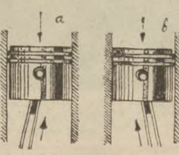
1) strzałka amperomierza wykazuje ładowanie niższe od normalnego, a niekiedy drga. Trzeba jednak pamiętać, że drganie strzałki może być zjawiskiem normalnym przy prądnicy z regulacją napięciową. Wtedy strzałka amperomierza chwilami staje na zerze, chwilami zaś wychyla się niewiele w kierunku ładowania.
2) jeżeli zdejmiecie opaskę z korpusu prądnicy, to zobaczycie iskrzenie kolektora.
3) akumulator szybko rozładowuje się.

Ponadto przyczyną może być poślizg paska, zanieczyszczone styki w obwodzie prądnicy lub samoczynnego wyłącznika, albo złe ustawienie trzeciej szczotki.

Naprawiać prądnicę trzeba w warsztacie, gdzie kolektor zostanie przetoczony i wypolerowany, a izolacja mikowa między płytkami kolektora wypiłowana (patrz rysunek). W warsztacie sprawdzą także, czy zwoje twornika nie są zwarte i czy szczotki są dostatecznie długie i należycie przyciśnięte do kolektora.

Szer. Wojtuś Adam poruszając w swym liście regulację zapłonu, pisze: rozumiem dlaczego przy zbyt wczesnym zapłonie silnik przegrzewa się i źle ciągnie, że przy uruchamianiu korbą „kopie", ale dlaczego gdy nagle przyśpieszę szybkość lub gdy jadę pod górę „na pełnym gazie" — silnik zaczyna stukać? Co właściwie powoduje ten stuk?

Otóż przy zbyt wczesnym zapłonie silnik zaczyna stukać, ponieważ tłok, po dojściu do GMP w końcu suwu sprężania, nie tylko zmienia kierunek ruchu, lecz także zmienia swoje położenie w stosunku do ścianek cylindra. W końcu bowiem suwu sprężania tłok jest przyciśnięty do prawej (patrząc od przodu) ścianki cylindra (rysunek a), na początku zaś suwu pracy zostaje on przyciśnięty do lewej ścianki cylindra (rys. b). Przy zapłonie o przyśpieszeniu normalnym, takie przerzucanie tłoków od jednej ścianki do drugiej odbywa się łagodnie, natomiast przy zbyt wczesnym zapłonie tłoki są przerzucane pod dużym ciśnieniem i wskutek tego z dużą gwałtownością. W rezultacie tłok uderza o gładź cylindra i stąd pochodzi charakterystyczny metaliczny stuk w silniku.



Wspaniałymi sukcesami powitali motocykliści wojska 10 rocznicę Polski Ludowej



RAID dziesięciolecia

NOWI MISTRZOWIE SPORTU



Z okazji Święta Narodowego — 22 lipca Przewodniczący Głównego Komitetu Kultury Fizycznej nadał zaszczytne tytuły „Mistrza Sportu" m. in. czterem motocyklistom. Są to znani z tras raidów i wyścigów: kpr. rez. St. Kanas (CWKS) — zdjęcie po lewej, Zb. Kupczyk (CWKS) — zdjęcie po prawej oraz Wł. Markowski (ZS „Budowlani") i A. Jakubowski (ZS „Spójnia").



ZACZĘŁO SIĘ NA ŻERANIU

Energiczne machnięcie chorągiewką i kolejny trzyosobowy patrol motocyklistów przejechał linię startową. Po minucie wyruszył następny. I tak wszystkie zgłoszone do Raidu Dziesięciolecia zespoły, wywoływane z parku maszyn położonego obok Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu, ustawiały się na starcie, aby rozpocząć jazdę na 2 200 km trasie wiodącej przez 13 województw.

46 patroli z białymi numerami startowymi to zespoły jadące w konkurencji klubowej o nagrodę Zarządu Głównego LPŻ. Wśród nich pięć patroli motocyklistów wojska zgłoszonych przez CWKS. Prawie wszystkie zrzeszenia sportowe wystawiły tu swych zawodników, a LPŻ zgłosiła aż 30 zespołów. Ale najlepszych, najbardziej doświadczonych motocyklistów widzimy na starcie tej wielkiej imprezy z żółtymi numerami. Jadą oni w trudniejszej konkurencji zrzeszeniowej reprezentując swoje piony sportowe. Patroli tych jest 12; czeka je na trasie bardziej „wyśrubowana" przeciętna szybkość między Punktami Kontroli Czasu oraz półgodzinna próba szybkości we Wrocławiu. Wspaniałą nagrodę, wielki srebrny puchar dla najlepszego patrolu ufundował Minister Obrony Narodowej, Marszałek Polski Konstanty Rokossowski.

Tak 147 motocyklistów wystartowało do największej naszej dotychczasowej imprezy w sporcie motorowym. Sześć dziennych etapów: Warszawa — Gdynia (przez Olsztyn), Gdynia — Szczecin, Szczecin — Zielona Góra, Zielona Góra — Wrocław, Wrocław — Kraków oraz Kraków — Lublin, łącznie ponad 2200 km. mają do przebycia motocykliści. Na etapowych punktach na trasie trzeba meldować się o wyznaczonym czasie, a ponadto do pokonania są każdego dnia dwa trudne odcinki obserwowane, gdzie punkty karne otrzymuje się za tego rodzaju błędy, jak podparcie się nogą, zatrzymanie maszyny, lub upadek. Gdy do tego dodamy próby wojskowe: strzelanie z kbks i rzuty granatem, będziemy mieli obraz całości — wszystkie elementy raidu patrolowego, jakie trzeba pokonać na trasie.

TRUDNE I... MOKRE KILOMETRY

Jesteśmy już na 1 etapie. Jedziemy do Gdyni, przed nami 174 motocyklistów, za nami długa kolumna samochodów z flagami, transparentami i proporcami LPŻ, towarzyszące imprezie. Deszcz, jaki od samego rana padał na starcie i teraz nie opuszcza zawodników. Po prostu nieregulaminowa przeszkoda: przykry nieustanny kapuśniaczek zacina w oczy, nawierzchnię szosy czyni śliską i bardziej niebezpieczną, a zakręty mniej widoczne.

Pomimo tej dodatkowej przeszkody zawodnicy utrzymują wysoką szybkość jazdy. Boją się defektów, których usuwanie zabrać im może sporo cennego czasu, a potem obciążyć punktami karnymi na mecie etapu. I rzeczywiście, pierwsze ofiary „gum" zatrzymują się na skraju szosy. Jedno spojrzenie na zegarek wystarcza aby przekonać się, że zespół ten w składzie st. szer. Szubert, szer. Hajok i Wojciechowski jedzie z zapasem czasu.

Szybko i sprawnie następuje wymiana przebitej dętki. Jest jeszcze chwila na spokojne wypalenie papierosa. Przez 10 minut zawodnicy odpoczywają. Teraz krótki przegląd motocykli: nic się nie obluzowało. Żołnierze dopinają szczelnie skórzane kombinezony, zakładają rękawice i dalej w drogę.

MOŻNA I NA HOLU

Różnie walczyli zawodnicy z defektami swych maszyn na długich etapach na szosie i w terenie. Często nie było już innego wyjścia (czas bowiem zameldowania się z kartą kontrolną na mecie zbliżał się nieubłaganie), i gdy nie pomogły żadne próby ożywienia maszyny, trzeba było na linie holować uszkodzony motocykl. Takim ciągłym holowaniem „wsławił" się patrol „Ogniwa" w którym znany raidowiec W. Szarle kilkakrotnie ratował patrol przed złapaniem punktów karnych, przyholowaniem do mety swego klubowego kolegi.

Ale, jak to mówią, nieszczęścia chodzą po ludziach. Poważny defekt nie ominął również reprezentacyjnego patrolu CWKS. Maszyna St. Kanasa, wchodzącego w skład zrzeszeniowego patrolu Nr 73 (plus Kwaśniewski i Kupczyk), odmówiła posłuszeństwa. Gdy się nie udało jej uruchomić i tu pomógł hol, który uratował patrol przed zdekompletowaniem. Posypały się jednakże punkty karne i wtedy w konkurencji zrzeszeniowej samotnie objął prowadzenie pozostały patrol CWKS w składzie st. szer. Henek, Kwiatkowski i Urbaniak.

Od tego czasu jednak linka holownicza stała się ważnym rekwizytem wielu zespołów. Niejedna maszyna korzystała z niej na trasie, aby dopiero później po zakończeniu jazdy etapowej, przeprowadzić naprawę uszkodzonej części motocykla. Jak wiadomo bowiem wszelkie naprawy i pomoc w ramach tego samego patrolu były dozwolone, a tylko za korzystanie z obcej pomocy (warsztat, inni zawodnicy, publiczność) obciążano zespół punktami karnymi.

Tym niemniej uciążliwa, długa trasa, nieustanny deszcz oraz częste defekty sprawiły, że po czterech etapach na mecie we Wrocławiu zameldowało się w komplecie już tylko 32 patrole w konkurencji klubowej. Natomiast w konkurencji zrzeszeń wszystkie 12 zespoły jechały z uporem przezwyciężając wszelkie trudności.

POD DRZEWAMI WROCŁAWSKIEGO PARKU

Piąty dzień Raidu Dziesięciolecia wolny od jazdy etapowej, przeznaczono na rozegranie wojskowych konkurencji. Ale za nim na strzelnicy w parku wrocławskim donośnym echem rozległy się strzały z kbks, wielu zawodników rozpoczęło (zgłoszoną u organizatora) pracę przy swych maszynach, ponownie ścigając się z czasem, aby tylko zdążyć usunąć wszystkie uszkodzenia przed startem do następnego etapu. Czas ten: dwie noce i jeden dzień wykorzystali na przykład zawodnicy ZS „Gwardia" Marczewski, Kowalski i Szczepaniak na przeprowadzenie naprawy głównej całego silnika. Wał i cylinder przeszlifowano już z samego rana na mieście, a resztę dnia i drugą noc zawodnicy pasowali silnik i składali maszynę.

Takich scen pod drzewami wrocławskiego parku, gdzie garażowały motocykle między czwartym a piątym etapem było więcej. Najważniejsze, że prace tego rodzaju udawały się zawodnikom w zupełności



Zwycięski patrol w konkurencji zrzeszeniowej. Od lewej: A. Kwiatkowski, St. Urbaniak i st. szer. J. Henek — wszyscy CWKS.

i mogli oni nadal brać udział w tej pięknej imprezie.

Tymczasem jednak na strzelnicy odbywało się strzelanie z kbks. Tu trzeba z zadowoleniem stwierdzić, że ilość trafień była bardzo duża. Widać, że zawodnicy motocyklowi, dzięki treningom i udziałowi w patrolowych raidach do mistrzostw Polski, znacznie poprawili swoje kwalifikacje. Motocykliści CWKS-u godnie reprezentowali sport strzelecki wojska. Ich wyniki należały do najlepszych, a przodownik raidu na trasie: patrol zrzeszeniowy CWKS Nr 67 dzięki wzorowemu strzelaniu umocnił jeszcze swoją lokatę.

Również w utrzymaniu pierwszego miejsca pomogła patrolowi Nr 67 półgodzinna próba szybkości, rozegrana w tej konkurencji wokół stadionu im. gen. K. Świerczewskiego. I chociaż indywidualnie wyróżnili się tu zawodnicy innych zrzeszeń, jak J. Dąbrowski z „Budowlanych", J. Pol z LPŻ, oraz J. Warchoł na SHL-ce ze „Stali", to zespołowo najlepiej zakończyły próbę szybkości obydwa patrole wojskowe jadące w konkurencji zrzeszeniowej.

Ogłoszone tego dnia wieczorem wyniki wykazały, że po czterech etapach jazdy i próbach odbytych we Wrocławiu, zespoły wojskowe nadal zajmują czołowe miejsca. I tak w konkurencji klubowej na 32 uczestniczące patrole trzy zespoły wojskowe w składzie 1. st. szer. Szubert, szer. Hajok i Wojciechowski, 2. ofic. Filemonowicz, Górnicki i Malinowski oraz 3. st. szer. Marchliński, szer. Kuroczko i R. Dąbrowski znajdują się na trzech pierwszych miejscach.

BRAWO HENEK!

I znowu na trasę, tym razem przedostatniego etapu Wrocław — Kraków przez Stalinogród i Nową Hutę wystartowały patrole motocyklistów. Deszcz, nieodłączny towarzysz raidu, już na starcie pokropił zawodników. W tym dniu oprócz prawie 350 km trasy, czekały zawodników dwa odcinki obserwowane na zboczach Góry Św. Anny. Okazało się jednak, że nie były one tak trudne jak te, pokonane dwa dni temu w rejonie Bierutowice i Karpacza. A zatem tempo raidu zwiększyło się.

Znikły również tzw. „korki" na odcinkach obserwowanych, gdyż organizatorzy zapewnili sprawniejszą obsługę trasy i motocykliści mogli bez długich oczekiwań odbywać próbę jazdy stylowej.

Tymczasem Śląsk, kuźnia naszego przemysłu, radośnie witał uczestników Raidu Dziesięciolecia. Liczne transparenty rozwieszone na trasie, obwieszczały cele i zadania sportu motorowego w Polsce Ludowej, witały zawodników wiozących meldunki o pomyślnie realizowanych planach gospodarczych oraz w innych dziedzinach naszego życia. Świadomość, że wiezie się tego rodzaju meldunki, zebrane wzdłuż całej trasy, na uroczystości w Lublinie dodawała zawodnikom sił i pobudzała ich ambicję. Już dwa dni wcześniej mieliśmy fakt uszkodzenia nogi przez zawodnika CWKS R. Barzkowskiego który bez buta na prawej nodze kontynuował raid nie dając się wyprzedzić innym zawodnikom. Jednakże szczytem oddania się sprawie zwycięstwa była postawa st. szer. J. Henka. Zawodnik ten miał bardzo bolesny upadek na trasie. Wiedział jednakże, że od jego udziału w dalszej jeździe zależy zwycięstwo wojska w konkurencji zrzeszeniowej. Toteż ostatkiem woli przezwycięża omdlenie i jedzie mimo ogromnego bólu dalej, kończy pomyślnie ten oraz ostatni etap.

Trzeba trafu, że w jednej z miejscowości poprzedzającej upadek Henka wywieszony został, wśród wielu innych, transparent pt. — „Brawo Henek" — tak górny Śląsk witał „swego zawodnika". Brawa te należały mu się jednak przede wszystkim na mecie Raidu za ofiarną, pełną poświęcenia, pomimo odniesionej kontuzji, jazdę na piątym i szóstym etapie.

NA TRASIE I POZA NIĄ

Gdyby tak z lotu ptaka obserwować drogi, którymi zdążali zawodnicy na metę do Lublina uderzyłaby przede wszystkim zgodna, zachowana na wszystkich etapach zespołowość, gdzie dobrze pojęte koleżeństwo i interes patrolu kazał bardziej doświadczonym zawodnikom pamagać słabszym kolegom z tego samego zespołu.

Drugim momentem, na który każdy obserwator zwrócił uwagę, to fakt podziału zawodników na grupy doświadczonych raidowców, biorących systematycznie udział w raidach patrolowych do mistrzostw Polski. Ci zawodnicy radzili sobie lepiej i na trasie, i na trudnych odcinkach obserwowanych. Pomimo sześciodniowej jazdy nie widać było na ich twarzach zmęczenia, a maszyny zachowały swą wysoką sprawność techniczną. Natomiast zawodnicy niedoświadczeni mieli duże kłopoty i niepomogły im nawet starania organizatora utrzymać się w Raidzie Dziesięciolecia. Jechali oni uczestnicząc tylko w raidach etapowych o nagrodę danego województwa. Toteż ostatecznie na metę w Lublinie po przebyciu 2200 km trasy zameldowało się 11 patroli w konkurencji zrzeszeniowej oraz 32 patrole klubowe.

Na zakończenie imprezy wspaniałe nagrody, jak radioaparaty, zegarki, buty motocyklowe i wiele, wiele cennych upominków czekało wszystkich tych, którzy swą postawą wyróżnili się w walce o tytuł najlepszego patrolu Raidu Dziesięciolecia.

WYNIKI RAIDU

Konkurencja zrzeszeniowa

1. Patrol CWKS w składzie: st. szer. J. Henek, A. Kwiatkowski i St. Urbaniak pkt. 28. 2 LPŻ (S. Blachaczek, Kaniszewski i Pol)—72. 3. Włókniarz (J. Brendler, Pawlicki i Wróbel) — 85. 4. CWKS (S. Kanas, Kwaśniewski i Z. Kupczyk) — 91. 5. LPŻ (Hoffman, Korczak, Łukiewicz) — 93, był lepszy % w próbach szybkości od patrolu PZMot, który zajął 6 miejsce w składzie: Świerez, Zając i Krajewski przy tej samej ilości pkt. karnych tj. 99. 7. Budowlani (Dąbrowski, Markowski i Żurawiecki)—126. 8. Stal (Wodziński, Warchoł, Oździński) na motocyklach krajowej produkcji SHL-125 — pkt. 132. 9. Spójnia (Ratajczyk, Kupczyński i Sałabun) — 274. 10. Gwardia (Kowalski, Szczepaniak i Marczewski) — 603. 11. Unia (Szubczyński, Skubel, W. Zieliński) — 951 pkt.

Ogółem wystartowało w konkurencji zrzeszeń 12 patroli, raid ukończyło 11, odpadł patrol Ogniwa w składzie: W. Szarle, E. Kostrzyco i Szmigero.



Przez cały czas utrzymywał się w czołówce patrol 1C MON w składzie: ofic. Filemonowicz, Malinowski i Górnicki.

KONKURENCJA KLUBOWA

1. Patrol OWKS Warszawa w składzie: st. szer. Marchliński, szer. Kuroczko i szer. R. Dąbrowski — pkt. 44, 2—3 miejsce z tą samą ilością punktów karnych zajęły dwa dalsze zespoły wojskowe: patrol 1C MON oficerowie: Filemonowicz, Górnicki i Malinowski oraz patrol WKS Lotnik w składzie st. szer. L. Szubert, szer. K. Wojciechowski i E. Hajok — 47 pkt. 4. CK LPŻ (Adamski, Kubski, Pawlak) — 57. 5. CK LPŻ (Olczyk, Kurcz, Kubalski) — 74. 6. LPŻ Kielce (Potocki, Krajewski, Kałuża) — 81. 7. CWKS (Bączkowski, Kruk, Karaszewski) — 83. 8. LPŻ Rybnik (Bugdoł, Bednarek, Kula) — 107. 9. Patrol kobiecy LPŻ (Leokadia Kobus, Anna Jezierska i Alina Marszałek) — 108. 10. LPŻ Rzeszów (Gutawski, Kurpiel, Jagiełło) — 118. 11. CWKS, patrol 1C MON (ofic. Jaruga, Wielocha i szer. Kubisz) — 151. 12. Włókniarz Częstochowa — 191. 13. CK LPŻ — 195. 14. LPŻ Kraków — 201. 15. LPŻ Słupsk — 255. 16. LPŻ Łódź — 283. 17. LPŻ Kielce — 370. 18. LPŻ Kraków — 335. 19. LPŻ Wrocław — 408. 20. LPŻ Opole I — 431. 21. LPŻ Opole II—441. 22. Górnik Sosnowiec — 487. 23. Unia Poznań — 531. 24. LPŻ Łódź II — 586. 25. LPŻ Zielona Góra — 671. 27. Spójnia Koszalin — 859. 28. Kolejarz Wrocław — 929 pkt. karnych.

Ogółem do konkurencji klubowej wystartowało 46 patroli. Ukończyło raid 28 patroli. Zawodnicy 18 patroli, które odpadły na skutek przekroczenia limitu czasu z Raidu Dziesięciolecia, startowali nadal w raidach etapowych przybywając na metę do Lublina.



Zdobywca I miejsca w konkurencji klubowej patrol OWKS — Warszawa, od lewej: szer. R. Dąbrowski, st. szer. E. Marchliński i szer. J. Kuroczko na motocyklach Jawa 250



Na motocyklach krajowej produkcji SHL-125 startował w konkurencji zrzeszeniowej patrol ZS „Stal" w składzie Wodziński, J. Warchoł i W. Oździński

„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa, Królewska 1, tel. 820-30 wew. 38-23
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77, Konto PKO 1-91000, Zdjęcia w numerze: WAF, Zakł. Graf. Wyd. MON, W-wa, Zam. 1296 — CW-17175